دراسات في

التاريخ الحديث والمعاصر

والحضارة العربية الإسلامية

دكتور

السيد حسين جلال

أستاذ غير متفرغ

كلية الآداب بدمنهور - جامعة الإسكندرية

(٢٠٠٤)

مقدمــــة

يتضمن هذا الكتاب مجموعة من الأبحاث والدراسات عن التاريخ الحديث والمعاصر والحضارة الإسلامية ، قدمت في ندوات علمية مختلفة: لاتحـــاد المؤرخيـــن العـــرب فـــي القاهـــرة وكذلـــك كلية الآداب جامعة الإســـكندرية (فـــرع دمـــنهور) ومعهد الدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة وندوة افتتاح مكتبة الإسكندرية . وقد تم نشرها في المجلدات الخاصة بهذه الندوات العلمية .

وقـــد رأيـــت أن أضمها في مجلد واحد ، وهي في الحقيقة تنقسم إلى مجموعتين:

المجموعة الأولى :

وتـــدور حول العلاقات الدولية والاقتصادية وكذلك الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس وحوض البحر الأحمر.

الدراســـة الأولـــى وموضـــوعها : **" قـــناة السويس بين الحياد والـــتداول وحرية المرور"(١٨٦٩-١٩٥٧)**. وقد ألقى هذا البحث في ندوة **"المســـتجدات السياســـية في الوطن العربي – رؤية تاريخية وجغرافية"** التـــي أقامـــتها كلـــية الآداب (فرع دمنهور) جامعة الإسكندرية في إبريل ٢٠٠٣ .

والدراســـة الثانـــية وموضـــوعها : **"قـــناة السويس وتحديات المنافســـة والطـــرق البديلة"**. وقد ألقى هذا البحث في الندوة التي أقامها اتحـــاد المؤرخيـــن العـــرب بالقاهرة وكان موضوعها عن **"طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر العصور"**. في نوفمبر عام ٢٠٠٠ .

أمـــا الدراســـة الثالثة فهي عن: **"دور قناة السويس في التطور الاقتصادي لموانئ البحر الأحمر"**. وقد قدم لندوة اتحاد المؤرخين العرب القاهرة (أكتوبر ٢٠٠٣) وكانت عن: **"البحر الأحمر عبر عصور التاريخ"**

والدراســـة الـــرابعة عـــن : **"القوى الكبرى والأهمية السياسية والإستراتيجية للبحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس". (١٨٦٩-١٩٠٠)** وهذه الدراسة قدمت لتكريم ا.د. عمر عبد العزيز عمر.

أما المجموعة الثانية :

تتناول بعض جوانب من الحضارة العربية الإسلامية .

والدراســة الأولــى موضــوعها: **"الحضارة العربية الإسلامية ودورها في حركة الكشوف الجغرافية"**. وكانت ضمن البحوث التي نشرت في مجلة اتحاد المؤرخين العرب عن ندوة موضوعها : **"الحضارة العربية الإسلامية،ودورها في بناء الحضارة العالمية"**.

والدراسة الثانية عن : **"بورسعيد مركز التقاء ثقافات وحضارات الشرق والغرب"**. وهو بحث قدم إلى ندوة اتحاد المؤرخين العرب عن : **"المراكز الثقافية والعلمية في العالم العربي عبر العصور"**.

أمــا الدراســة الثالثة فهي عن : **"التعليم والتدريب البحري في مصر،وانعكاســاته علــى التنمــية البشــرية في أفريقيا"**. وكانت ضمن الــبحوث التــي ألقيــت فــي الندوة التي عقدها معهد البحوث والدراسات الأفريقــية بجامعــة القاهــرة (مارس٢٠٠٣) عن : **"التنمية البشرية في أفريقيا"**.

دكتور

السيد حسين جلال

أستاذ غير متفرغ بكلية الآداب بدمنهور

(جامعة الإسكندرية)

الإسكندرية في يناير ٢٠٠٤

الدراسة الأولى

قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور (١٨٦٩-١٩٥٧) *

* بحث ألقى في ندوة :" المستجدات السياسية في الوطن العربي ، رؤية تاريخية وجغرافية إبريل ٢٠٠٣ . وقد نشرت بمجلة : الإنسانيات، وهى دوريه علمية محكمة تصدرها كلية الآداب فرع دمنهور – جامعة الإسكندرية– العدد الخامس عشر ٢٠٠٣.
(ص ص ٨١– ١٠٥)

قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور (١٨٦٩-١٩٥٧)

أ.د/ السيد حسين جلال *

مرت عملية تحديد المركز الدولي لقناة السويس بمراحل متعددة من خلال المفاوضات والمؤتمرات والدراسات وذلك على المستوى العالمى إلى أن استقرت آخر الأمر فى إطار اتفاقية القسطنطينية الدولية (١٨٨٨) والتي ارتضتها الدول البحرية الكبرى و رأت فيها خير ضمان لحرية المرور فى قناة السويس.

ونحاول فى هذه الورقة إلقاء الضوء على التطور التاريخي لهذه المسألة ، والأبعاد المختلفة لتحديد الشكل القانوني لاستخدام هذا الممر المائي ذى الأهمية العالمية.

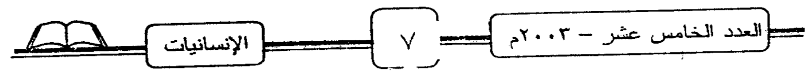
قبل افتتاح القناة :

كانت مسألة حياد قناة السويس مثار بحث ودراسة رجال الفكر والسياسة والقانون على مر السنين وحتى قبل إنشاء قناة السويس ، ففى عام ١٨٣٨ اقترح مترنيخ على محمد على باشا فكرة حياد القناة قبل إنشائها فلم يقبل محمد على . وبعد ذلك بثلاث سنوات اقترح مترنيخ أيضا أن تتضمن معاهدة لندن (١٣ يوليو ١٨٤١) والتي ضمنت حياد البسفور والدردنيل أيضا اضمان حياد القناة التى تنشأ فى مصر مستقبلا إلا أن تلك الفكرة فشلت لمعارضة إنجلترا لها . [١]

وجاء فى المادة ١٤ من عقد الامتياز الثانى الخاص بقناة السويس (٥يناير١٨٥٦) والذى يعتبر المرحلة الأولى التى مر بها المركز القانوني

---

* أستاذ غير متفرغ بقسم التاريخ – كلية الآداب بدمنهور – جامعة الإسكندرية .



لقناة السويس :

"تعلن رسمياً باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة (بورسعيد) والموانى التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممراً محايداً لكل سفينة تجارية عابرة من بحر لآخر ....." (٢)

والمعنى المستفاد من حيدة القناة هنا هو منع السفن الحربية من المرور وقت الحرب والسلم على السواء .والفكرة السائدة وقتذاك أن عدم السماح للسفن الحربية بالمرور فى القناة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها ، فلم تتعرض المادة ١٤ للسفن الحربية لامن قريب ولا من بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالته، كما أنها وصفت القناة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة فى القناة.

وهناك فارق كبير بين عبارة "ممر محايد" وعبارتى "حرية الملاحة وحرية العبور".

فحيدة القناة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التى تحمل قوات مسلحة عبر القناة فى حين حرية المرور أو حرية الملاحة فى القناة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها لقيود كثيرة معينة.

وقد تنبهت الدول إلى هذه المسألة فى اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذي جاء فى عقد الامتياز الثاني رغبة منها فى ضمان حرية المرور فى القناة للسفن التجارية والحربية على السواء فوصفت القناة بأنها " ممر حر " PASSEGE LIBRE واختفت العبارة التى وردت فى العقد وهى "ممر محايد" . (٣)

وقد انتهز دي لسبس فرصة انعقاد المؤتمر الدولى بباريس لوضع بنود الصلح فى أعقاب حرب القرم ١٨٥٦(٤) وطلب دي لسبس من النمسا باعتبارها دولة محايدة بين إنجلترا وفرنسا فيما يختص بمسألة قناة



السويس بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون فى صلب معاهدة السلام التى يضعها مؤتمر باريس:

١. تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية علي الدوام .

٢. لا يجوز مطلقاً القبض علي أي سفينة داخل القناة .

٣. لا يجوز مرابطة قوة أجنبية علي شواطئ القناة دون موافقة الحكومة المصرية بها[٥].

و لكن المشروع رفض نتيجة معارضة وزير خارجية إنجلترا " كلارندون" Clarendon وتهديده بالانسحاب من المؤتمر و كذلك معارضة تركيا ، فآثروا عدم تعريض المؤتمر لهزات قد تعصف به ، و انفض مؤتمر باريس دون أن تتعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس [٦]

بعد افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) :

عقدت الرابطة الدولية لتنمية التجارة "[٧] اجتماعا فى أثناء حفل افتتاح قناة السويس فى شهر نوفمبر ١٨٦٩[٨] جاء فى البند الثانى : "من الضروري اعتراف كافة الدول بحياد القناة دولياً " [٩]

و إبان الحرب الفرنسية البروسية (١٨٧٠) [١٠] وقفت مصر وتركيا على الحياد , وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية على السواء بدون استثناء واعتبرت تلك الحالة سابقة من شأنها استمرار فتح القناة لسفن المتحاربين ما دامت تركيا ومصر تقفان على الحياد ، ومادامت سفن الطرفين المتحاربين ترعى حرية القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة.

كذلك عندما اجتمع مؤتمر الحمولة الدولى بالأستانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر على الموافقة بالسماح للسفن الحربية بالمرور فى القناة، وادعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية و إشراف أوروبا بأسرها.[١١]

وإزاء تطور أحداث المسألة الشرقية فى السبعينات من القرن التاسع عشر ازدادت مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار فى إنجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس ،فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية فى إنجلترا [١٢] مسألة قناة السويس ، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة إنجلترا فى ديسمبر ١٨٧٦ حثتها فيها على اتخاذ إجراءات حياد قناة السويس ، بوضع إداراتها فى يد "لجنة مشتركة من الدول الأوربية الكبرى "AJOINT COMMISION OF EUROPEAN POWERS (معنى ذلك تدويل قناة السويس) أو أي شكل آخر تراه حكومة إنجلترا، إلا أن الكولونيل ستوكس [١٣] عارض هذه الفكرة نظرا لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة، خصوصا وأن الباب العالي سيرفض السماح للتدخل الأجنبي فى هذا الجزء المهم من ممتلكات الإمبراطورية العثمانية، بالإضافة إلى معارضة كل من الخديوي إسماعيل وحملة أسهم قناة السويس لأنهم يرغبون فى بقاء إدارة ملكيتهم فى أيديهم وهى التى ضمنتها عقد الامتياز لسنوات.

وإبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) تتضح معارضة سياسة إنجلترا لمسألة حياد قناة السويس فنجد وزير الخزانة البريطاني فى حديث له أمام مجلس العموم البريطاني فى أثناء هذه الأزمة فى جلسة ٣ مايو ١٨٧٧ يشرح للمجلس معنى كلمة التحييد NEUTRALIZATION بأنها تعنى تحريم عبور السفن الحربية التابعة لمختلف الدول فى القناة زمن الحرب وأن بريطانيا لا توافق إطلاقا على هذا الوضع لأن معناه حرمان إنجلترا من إرسال قواتها المسلحة عبر قناة السويس إلى الهند إذا نشب قتال هناك، وأضاف أن الحكومة البريطانية لن تأل جهداً فى اتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة فى قناة السويس.[١٤]

وفى مجلس اللوردات البريطاني ، رد لورد دربى [١٥] على سؤال أحد الأعضاء فى مناقشات جلسة ٤ مايو سنة ١٨٧٧ عن مسالة حياد



القناة بأنه لا توجد اتفاقية دولية من أي نوع تؤكد حياد القناة ، وأن فرمان عقد الامتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة على الدوام (atoujour) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسي كممر محايد للسفن التجارية ،وأن الفرمان ليست له صفة الاتفاقات الدولية ، ثم شرح لورد دربى معنى كلمة الحياد حسبما وردت فى الوثائق الدولية من وجهه نظره بأنها تعنى عدم السماح بالمرور فى القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء [١٦]

هذا ونشأت مشكلة حياد قناة السويس إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية فى حربها مع روسيا فقد كانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من الموانى المصرية إلى ميدان القتال ، وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية فى قناة السويس وأن تستخدم القناة فى العمليات الحربية كجزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية.[١٧] وفى هذه الفترة تعرض الخديوي إسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام فى مصر (دى فلكس) الذي حذره من احتمال قيام روسيا بحصار مصر وضرب الموانى المصرية بالقنابل وإيقاف تجارتها الخارجية [١٨]

ويؤكد الدكتور مصطفى الحفناوى أنه لا توجد قاعدة تلزم روسيا بالتنازل عن الحق الذي تخوله لها القواعد العامة للقانون الدولى بأن تهاجم مصر وتستخدم حيالها كل ما تجيزه لها قوانين الحرب.[١٩]

آراء بعض العلماء والمسئولين والجمعيات العلمية:

وعلى الصعيد الدولى نجد المعهد الدولى للقانون قد اجتمع فى السنة التالية للحرب الروسية – التركية (١٨٧٨) وقام بدراسة المركز الدولى للقناة إبان الحرب وأصدر توصياته الآتية :" نتمنى لصالح ملاحة الشعوب كلها أن تبرم معاهدة دولية تضع قناة السويس، فى حالة الحرب بمعزل عن العدوان" [٢٠]

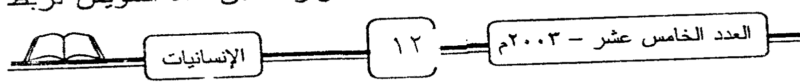
وقد انتهز دى لسبس ظروف الحرب الروسية التركية فسافر لإنجلترا فى ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المسئولين فى الحكومة الإنجليزية وعرض عليها مشروع اتفاقية دولية لمرور السفن الحربية فى قناة السويس ، وتقضى بضمان الحكومات لحرية الملاحة للسفن التجارية ، أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات المحلية فى منعها من إنزال أي قوات أو مواد حربية على الأراضي المصرية. (٢١) ولكن لورد دربى عارض فكرة حياد القناة. (٢٢)

و قد نادي بعض علماء القانون باقتراح إعلان الحياد الدائم لمصر " لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن ينظم هذا الحياد بمقتضى اتفاق دولي حتى لايترك أمرها لاحتكار دولة أو دولتين .

و أن تضمن الدولة حصانة مصر وحرية الملاحة فى القناة ضد أي اعتداء . وأن حياد مصر يستلزم استقلالها التام عن الدولة العثمانية حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة السيادة عليها و تتعرض لأخطار عديدة ، إذ إن كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية تدخل مصر و القناة في نطاقها حتما و يسوغ للدولة المعادية مهاجمتها.(٢٣)

ولقد هاجم لورد كرومر مسألة حياد قناة السويس في كتابه "مصر الحديثة". (٢٤)

كما أوضح أحد الاقتصاديين الفرنسيين(M.leroy Beaulieu) في مقال له (٢٢ أغسطس ١٨٨٢) عن مسألة حياد قناة السويس فذكر أن أهم ما يميز قناة السويس عن مضيق البسفور و مضيق سوندي Sunde (٢٥) ، هو أن قناة السويس ليست طريقاً بحرياً تجارياً ، و إنما هي أيضاً وبنفس الدرجة طريقا عسكريا Voie Militaire ليس فقط لدولة واحدة وإنما لسبع دول أو ثمان دول ، وأن السفينة الحربية الفرنسية والإنجليزية لا تهتم في الظروف العادية عبور البسفور أو سوندي علي عكس قناة السويس التي تعبرها السفن الحربية المختلفة باستمرار ، لأن قناة السويس تربط



أوروبا بمستعمراتها فى آسيا وجزر المحيط ، كذلك يشكل العسكريون الجزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يمرون في القناة [٢٦]

وهكذا فإن أهمية قناة السويس كطريق حربي يجعل القول بأن التحييد الخالص والبسيط : (La neutralisation pure et simple) سواء في زمن السلم أو الحرب مستحيل تماما وعلي هذا فإن الاتفاقيات الوحيدة للقناة هي التي تتعلق بحمايتها بإعلان إن هذا الطريق مفتوح علي الدوام ولكل السفن الحربية و التجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى وهذا سيغني بالطبع عن مسالة احتلال دائم للقناة . ومؤكداً قوله " بأن العرب الذين احترموا حتى الآن القناة ،سيكون لديهم عندئذ دافع اقوي لعدم مهاجمة قناة السويس، عندما يتأكدون من إجماع الدول علي حمايتها." ثم هاجم الكتاب فكرة إدارة القناة بمعرفة مندوبي الدول المعنية بأمرها . [٢٧]

الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس١٨٨٢:[٢٨]

عقد بالأستانة فى الفترة من ٢٣ يونيو إلى ١٧ أغسطس ١٨٨٢ مؤتمراً دولياً لبحث المسألة المصرية إبان أحداث الثورة العرابية ،وقدم مندوبا إنجلترا وفرنسا للمؤتمر اقتراحاً بتفويضهما للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين يملأهم التعصب والذين أثارهم عرابي [٢٩].

وفى حقيقة الأمر كان هذا الخوف كله مفتعلا من جانب إنجلترا فلم تكن هناك قوات لعرابي فى منطقة قناة السويس ، وأنة لم يفكر جدياً فى سد قناة السويس إلا بعد قيام إنجلترا باحتلال الإسماعيلية فى ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

ولكن الدول الأوربية الأخرى رأت أن سلامة قناة السويس أمر يهم الدول جميعا على قدم المساواة [٣٠].

وقد عارض بسمارك بشدة مسألة تفويض إنجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس معتقداً أن هذا سيؤدى إلى ازدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الأوربية والدولة الإسلامية (٣١).

ورأى بسمارك أن تشترك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية فى اتخاذ تدابير بوليسية بحرية لحماية القناة إذا استلزم الأمر(٣٢).

وقررت مجموعة دول أوربا الشمالية وإيطاليا أن يلجأوا إلى روسيا لاتخاذ موقف متشدد أمام أطماع بريطانيا فى قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوربي ، قدم كورتى (مندوب إيطاليا فى المؤتمر) الاقتراح الخاص بتكوين "قوة بوليسية بحرية دولية" (٣٤) لحماية القناة. ومعنى ذلك تدويل قناة السويس .

وعلى أية حال فإن إنجلترا كانت تسير فى إجراءات احتلال القناة فى الوقت الذي تشغل فيه المؤتمر باقتراح تلو الآخر.

وتدفقت القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وتم احتلال الإسماعيلية مساء يوم ٢٠ يوليو سنة ١٨٨٢ وقدر عدد السفن الحربية البريطانية التى دخلت قناة السويس ١٠٧ سفينة فى الفترة من ١٦ يوليو ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢ (٣٥) .

وأعيد افتتاح القناة للملاحة فى ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد إغلاقها خمسة أيام(٣٦).

القناة فى ظل الاحتلال البريطاني لمصر حتى إتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨:

لم ترض الجماعة الدولية بانفراد إنجلترا بمصر وقناة السويس وبالأخص فرنسا التى ازدادت عداوتها لإنجلترا فى المسألة المصرية. ونشطت الجمعيات القانونية ورجال القانون لدراسة المركز الدولى لقناة

السويس بصفة خاصة والقنوات بصفة عامة وذلك غداة الاحتلال البريطاني لمصر.

فتم اجتماع فى بروكسل فى ١٧ و١٨ و١٩ أكتوبر سنة ١٨٨٢ لدراسة حياد القنوات المائية الدولية وطرحت النقاط التالية:

- تحديد معنى الحياد.
- هل تعتبر القنوات الدولية كممرات ملاحية دولية ؟
- مدى سيادة الدولة على القناة التى تمر عبر أراضيها ؟
- عبور القوات العسكرية والسفن والإمدادات العسكرية عبر تلك القنوات.
- العمليات العدوانية على ضفاف القنوات وعلى موانيها (٣٧).

وعلى أية حال لم تسلم أوروبا بحق إنجلترا فى السيطرة المطلقة على قناة السويس خاصة بعد أن ازدادت المصالح الاستعمارية والاقتصادية للدول الأوربية عبر قناة السويس التى أصبحت الطريق الحيوي لأساطيل الدول الأوربية التجارية والحربية على السواء . وقادت فرنسا الحملة الدبلوماسية ضد إنجلترا ، ونجحت فى الربط بين المسألة المالية المصرية ومشكلة قناة السويس (٣٨).

وتم عقد مؤتمر فى باريس (٣٠ مارس ١٨٨٥) وتزاحمت الدول فى الاشتراك فى هذا المؤتمر لتحديد المركز الدولى لقناة السويس (٣٩).

المشاريع المختلفة الخاصة بتحديد المركز الدولى لقناة السويس:

أ- القوة البحرية البوليسية الدولية لحماية قناة السويس:

وهو الاقتراح الذي سبق وتقدمت به إيطاليا لمؤتمر الأستانة ١٨٨٢ فى الجلسة الثانية عشر للمؤتمر- بتكوين قوة من البوليس الدولى البحري

لحماية الملاحة فى قناة السويس. وقد أصبح هذا الاقتراح عديم الجدوى باحتلال القوات البريطانية لقناة السويس سنة ١٨٨٢ [٤٠].

ب- المشروع الفرنسي الخاص بتدويل القناة:

تقدمت فرنسا بمشروع أهم بنوده البند الرابع جاء فيه: " يعهد بمهمة حماية القناة إلى لجنة تشكل من مندوبين عن الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ تساعدها قوات السفن الحربية المرابطة والتي تتبع نفس هذه الدول وينضم إليها مندوب عن الحكومة العثمانية ، ومندوب عن الحكومة المصرية وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان لوائح الملاحة والشرطة ، وتراقب بصفة عامة تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتخطر الدول بالاقتراحات التى ترى أنها مناسبة لضمان تنفيذها[٤١].

أهداف التدويل :

- أن تتخذ الدول السبع الموقعة على تصريح لندن (١٧ مارس ١٨٨٥) بورسعيد مقراً لها .
- تختص بشئون القناة وتتبعها أجهزة عسكرية وفنية وسياسية وإدارية.
- تخويلها سلطات متشعبة وخطيرة وتجب سلطاتها جميع السلطات فى مصر سواء سلطة الحكومة المصرية أو سلطة شركة قناة السويس أو سلطة الاحتلال البريطاني وتمارس نشاطها على مدار السنة.

ج- المشروع البريطاني: حرية المرور فى قناة السويس:

عارضت الحكومة البريطانية تدويل قناة السويس ، لأن معنى ذلك العصف بالنفوذ البريطاني فى مصر ، وتمسكت بحقوق الحكومة المصرية فى الدفاع عن قناة السويس وفى تنفيذ المعاهدة المقترحة بحجة أن التدويل فيه مساس بحقوق الحكومة المصرية الإقليمية . وكان هدف السياسة البريطانية انتقال هذه الحقوق عملياً إلى يد الحكومة البريطانية ،

وأن كل قيد يوضع على حرية الحكومة المصرية إنما هو قيد على الحكومة البريطانية .

وركز المشروع البريطاني على حرية الملاحة فى قناة السويس فى السلم والحرب على السواء لجميع السفن دون تمييز لجنسيتها .

وأن تتعهد الدول الكبرى بألا تعوق حرية عبور القناة وقت الحرب واحترام ممتلكات شركة القناة ومؤسساتها،والتزام الدول بعدم حصار القناة وألا يقع اعتداء فى منطقتها على مدى ثلاثة أميال بحرية من بورسعيد والسويس.

هذا وقد أعطى المشروع البريطاني الخديوي حق الإشراف على تنفيذ المعاهدة (المادة الثانية).[٤٢]

وظهر الصراع السياسي بعنف فيما بين فرنسا والدول الأوربية الضالعة معها وبين بريطانيا حول تدويل قناة السويس التى هي محاولة لاستبدال الوصاية البريطانية بالوصاية الأوربية ، عن طريق إنشاء : "لجنة قناة السويس" وهى شبيهة بتلك الخاصة "بلجنة نهر الدانوب" التى أصبحت حكومة سباعية لها ميزاتها وتشريعاتها وسلطتها القضائية. وهدفت فرنسا لجعل سلطة اللجنة الدولية واسعة بقدر الإمكان وذلك للسماح للسفن الحربية عند المداخل أو انضمام قوادهم للجنة وتوسيع نطاق منطقه القناة إلى اكبر قدر كلما أمكن ذلك.[٤٣]

واستمرت المفاوضات والمناقشات إلى أن تم التوصل بين الطرفين إلى بنود اتفاقية ١٨٨٨والتى عرفت باسم" اتفاقية القسطنطينية" فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بضمان حرية استعمال قناة السويس البحرية . وقد جاء فى المادة الأولى منها :

"تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة فى زمن السلم كما فى زمن الحرب لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز

بين جنسياتها . وبناء على ذلك قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم إلحاق أي مساس بحرية استعمال القناة،سواء فى زمن السلم أو فى زمن الحرب. ولن تكون القناة خاضعة مطلقاً لاستعمال حق الحصار البحري" .(٤٤)

وقد نظمت اتفاقية ١٨٨٨ المرور فى قناة السويس للسفن الحربية ولم يطبق هذا الأمر على السفن التجارية،فجعلت هذه الاتفاقية من قناة السويس ممرا لجميع المتحاربين،ولكنها أدمجت القواعد التى تحكم بقاء السفن التجارية فى المواني المحايدة،ومنعت الاتفاقية إنزال أو التزود بالمؤن للسفن الحربية فى أثناء عبورها القناة ، ولكن لها الحق فى التموين الضروري جداً لأدنى حد ممكن وألا يتجاوز بقاؤها فى مواني القناة ٢٤ ساعة على الأكثر .(٤٥)

كما منعت اتفاقية ١٨٨٨ ممارسة حقوق الحرب بما فيها حق الحصار والغنائم والبحث داخل مياه القناة أو خلال ثلاثة أميال من مواني مداخل القناة .

وكانت القناة معرضة للحصار طيلة السنوات الثماني عشرة التالية لافتتاحها إلى أن جاءت اتفاقية ١٨٨٨لتحررها من هذا التهديد .(٤٦)

كما منعت الاتفاقية مصر من تحصين القناة ومن الحرب فى مياهها ومن ممارسة حق الحصار،كما منعتها من اعتراض مرور السفن الحربية فى قناة السويس.(٤٧)

ولم تجعل الاتفاقية القنـــاة منزوعة السلاح لأنها لم تمنع التحصينات المؤقتة بنفس الوضوح الذي منعت فيه إنشاء تحصينات دائمة (مـــادة١١).(٤٨)

كذلك اعتبرت الاتفاقية خليج السويس كله كطريق عالمي على الدوام وللجميع حق المرور فيه،ولم يكن محدداً بمدة امتياز عقد الشركة،وعلى هذا كان سيستمر حتى بعد عام ١٩٦٨.(٤٩)

أما في حالة الحرب فان لمصر الحق في منع مرور سفن أعدائها في القناة،وتستعمل حقوق البلد المحارب في داخل القناة. وأما إذا كانت في حالة حياد فإن القناة تظل مفتوحة لملاحة السفن الحربية والتجارية على السواء بشرط امتناع سفن الدول المحاربة عن ارتكاب أعمال حربية في القناة،لان ذلك يعتبر عدوانا على المياه الوطنية لبلد محايد وخرقاً صارخاً للحياد.(٥٠)

التحفظ البريطاني على اتفاقية ١٨٨٨:

قدم المندوب البريطاني في المؤتمر التحفظ التالي : "........من واجبها تقديم تحفظ عام على تطبيق نصوصها بحيث لايتعارض تطبيق نصوص المعاهدة مع هذا الموقف أو يقيد حرية حكومتها في العمل في أثناء الاحتلال بقوات حضرة صاحبة الجلالة البريطانية." (٥١)

وبهذا الشكل لازم التحفظ البريطاني اتفاقية ١٨٨٨ في مراحل تنفيذها،وبمقتضى هذا التحفظ يكون لبريطانيا أن تتحلل من نصوص الاتفاقية كلها أو بعضها إذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر ويعطل حريتها في العمل في فترة قيام هذه الحالة الاستثنائية .

وبعقد الاتفاق الودي (بين إنجلترا وفرنسا في إبريل ١٩٠٤) جاء بنص المادة السادسة :

"ضماناً لحرية المرور في قناة السويس،تعلن حكومة صاحبة الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المنعقدة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ."(٥٢)

ورأى البعض أن ٨ إبريل ١٩٠٤هو التاريخ الرسمي لوضع معاهدة ١٨٨٨موضع التنفيذ.(٥٣)

وأصبحت اتفاقية القسطنطينية والمبادئ التى تضمنتها الميثاق الأساسي لحرية المرور فى قناة السويس . لذلك نجد أكثر من إشارة إليها فى المواثيق الدولية التى أبرمت بين الدول الكبرى عامة ، وبين مصر وإنجلترا بخاصة،فنجد إشارة إليها فى المادتين ٢٨٢،١٥٢ من معاهدات فرساى والمادة ٩٩ من معاهدة لوزان والمادة ١٠٧ من معاهدة سان جرمان الخاصة بالصلح مع النمسا والمادة ٩١ من معاهدة تريانون الخاصة بالصلح مع المجر . وفى المادة الثامنة من اتفاقية الجلاء المعقودة بين مصر الثورة وبريطانيا فى١٩اكتوبر ١٩٥٤.(٥٤)

قناة السويس من ١٨٨٨حتى١٩٥٦ :

وفى أثناء الحرب العالمية الأولى (١٩١٤-١٩١٨) لم يحترم المحاربون حياد القناة، فالألمان والأتراك هاجموا براً من الشرق فى فبراير ١٩١٥ قناة السويس، والسلطات البريطانية أقفلتها فى وجه سفن الأعداء بحكم احتلالها وقتئذ للبلاد . وفيما بين عامي ١٩١٩ و١٩٢٣ عادت الحياة إلى اتفاقية ١٨٨٨ وقد سجل ذلك فى معاهدات الصلح السابق ذكرها .

ونجد فى تصريح فبراير ١٩٢٢ من جانب الحكومة البريطانية الخاص بإنهاء الحماية على مصر والاعتراف بها دولة مستقلة ذات سيادة،ولكن جاء فيه أنه إلى " أن يحين الوقت الذي يتسنى فيه إبرام اتفاقات بين حكومة جلالة الملك وبين الحكومة المصرية .... تحتفظ حكومة جلالة الملك بصورة مطلقة بتولي هذه الأمور. " وسميت هذه الأمور بالتحفظات الأربعة وأولها تامين مواصلات الإمبراطورية البريطانية فى مصر وبذلك احتفظت انجلترا لنفسها بحق التصرف فى نظام المرور فى قناة السويس .(٥٥)

وفى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ تم إبرام معاهدة تحالف بين مصر وبريطانيا جاء فيه : "........يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والإمبراطور بأن يضع فى الأراضي المصرية بجوار القناة ....قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة ."(٥٦)

وفى ١٦ ابريل١٩٣٨ صدر تصريح إنجليزي-إيطالي على أثر انتهاء الغزو الإيطالي للحبشة جاء فى الملحق الثامن له أن الحكومتين تؤكدان مرة أخرى رغبتهما فى احترام نصوص اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨.

ولما وقعت الحرب العالمية الثانية،لم يغفل المحور بطبيعة الحال،عن أهمية قناة السويس وخطورتها،فوجه إليها عدة هجمات جوية وسدد لها ضربات بسبب سيطرة البريطانيين وحلفائهم على القناة ومداخلها سيطرة تامة،كانت كفيلة بعزل قوات إيطاليا فى الحبشة . علاوة على الإساءة إلى مركز المحور فى الصحراء الغربية . وقد اشتدت هذه الهجمات الجوية على القناة بشكل خاص فى الفترة من يناير١٩٤١ إلى يوليو ١٩٤٢ وقد أصيبت القناة بالألغام التى بثتها الغواصات الألمانية فيها مما يترتب عليه تدهور حركة المرور فى القناة إلى حد كبير،واضطرت بريطانيا لاستعمال طريق الكاب .

ولقد كان من الواضح تماماً تحكم بريطانيا فى قناة السويس فى أثناء الحرب وتصرفت فيها هي وحلفاؤها تصرف المالك فيما يمتلك . وكانت لها مواقف شاذة مع الدول المحايدة .ولقد نفذت أحكام القانون الدولى العام ومبدأ حرية الملاحة الذي نصت علية معاهدة القسطنطينية ١٨٨٨،لوجب ترك القناة مفتوحة لسفن الطرفين المتحاربين التجارية والحربية على السواء. ولكن بريطانيا عطلت أحكام تلك المعاهدة متذرعة بأن القيود التى فرضت على الملاحة تستند إلى سيادة مصر على قناة

السويس وأن لها حق الدفاع الشرعي وباعتبارها حليفة بريطانيا بمقتضى معاهدة ١٩٣٦ فقد اضطرت إلى معاونة الجيش المصري بقواتها على فرض تلك القيود .[٥٧]

وفى ١٩ أكتوبر ١٩٥٤ تم الاتفاق بين مصر وإنجلترا على جلاء القوات البريطانية من مصر . وقد حددت المادة الثامنة من هذا الاتفاق وضع القناة بالنسبة للطرفين إذ جاء فيها :

" تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التى هي جزء لا يتجزأ من مصر طريق مائي له أهميته الدولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ .[٥٨]

تأميم شركة قناة السويس ٢٦يوليو ١٩٥٦ وتداعياته على مركز القناة :

عند تأميم قناة السويس كانت أحكام اتفاقية القسطنطينية هي المحور الذي دار حوله الجدل الفقهي فى حق مصر فى تأميم شركة قناة السويس وفى قدرة مصر على ضمان حرية المرور فى القناة.

فنجد انطونى ايدن – رئيس الحكومة البريطانية – يؤكد فى ٨ أغسطس١٩٥٦ أن قناة السويس باعتبارها ممراً دولياً يجب أن لاتستغله دولة واحدة ولكن يجب أن يكون استغلاله لمصلحة الدول كافة ، ولا يمكن ضمان ذلك إلا عن طريق مؤسسة دولية، وذلك يعنى بطبيعة الحال " تدويل قناة السويس ".

وطالب بدعوة مؤتمر يمثل " هيئة المنتفعين من القناة " وهى الدول التى وقعت على معاهدة القسطنطينية ١٨٨٨ أو التى حلت محلها فى الحقوق والالتزامات المقررة لها فى تلك [illegible] عد الميراث الدولى ، ودول أخرى تدعى باعتبارها من مستخدمي القناة . وقد

اجتمعت الدول المدعوة إلى " مؤتمر لندن " فيما بين ١٦و٢٣ أغسطس ١٩٥٦ وقامت بدراسة مشروعين أحدهما تقدم به جون فوستر دالاس (وزير خارجية الولايات المتحدة) والثاني تقدم به كريشنا مينون (مندوب الهند).

وكان المشروع الأمريكي يتضمن اقتراح إقامة " مؤسسة دولية تقوم على نمط الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لتشرف على إدارة القناة " .

أما المشروع الهندي فيرمى إلى إقامة " مؤسسة مصرية تشرف على القناة. " بمساعدة هيئة استشارية مكونة من مستعملي قناة السويس،وكلاهما يعمل تحت إشراف الأمم المتحدة .(٥٩)

وردت مصر على تلك المشاريع بأن خير ضمان لحرية الملاحة فى قناة السويس هو إجراء دولي ملزم يأتي إما فى صورة إعادة تأكيد، وإما فى صورة تجديد لاتفاقية سنة ١٨٨٨،وكلا هذين الحلين مقبول لدى الحكومة المصرية. ولخصت المذكرة سياسة مصر إزاء القناة فيما يلي :

أ - حرية المرور فى قناة السويس، وضمان استخدامها بدون تمييز .

ب - تحسين قناة السويس لمواجهة مطالب الملاحة فى المستقبل .

جـ - فرض رسوم عادلة .

د - إدارة القناة على نحو يقوم على كفاية فنية . (٦٠)

وفى ٣٠ أكتوبر ١٩٥٦ حدث العدوان الثلاثي على مصر وأغلقت القناة إلى أن أعيد افتتاحها فى ٢٩ مارس ١٩٥٧ .

وفى ٢٤ إبريل ١٩٥٧ :

قدم وزير خارجية مصر مذكرة إلى الأمين العام للأمم المتحدة ضمنتها الحكومة المصرية شكرها للجهود التى بذلتها دول العالم لإعادة

فتح قناة السويس ، كما ضمنتها بياناً مفصلاً عن موضوع الملاحة في القناة ، وطلبت إيداع هذا البيان وتسجيله لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة ، واعتبار ما يتضمنه من التزامات بمثابة وثيقة دولية ملزمة للحكومة المصرية .

وأهم نقاط هذا البيان :

١- تأكيد احترام اتفاقية سنة ١٨٨٨ والعزم على تنفيذ نصوصها .

٢- تأكيد احترام مبادئ ميثاق الأمم المتحدة وأهدافه .

٣- تأكيد حرية الملاحة المستمرة في القناة.

٤- أن يظل دفع رسوم المرور طبقاً للاتفاقية المبرمة في ٢٨ إبريل سنة ١٩٣٦ بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس.

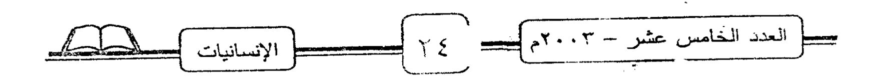
٥- تتعهد هيئة قناة السويس بالمساواة بين جميع من يستخدمون القناة في الحقوق والامتيازات.

٦- المنازعات الناشئة حول تفسير أو تطبيق نصوص اتفاقية سنة ١٨٨٨ تعرض على محكمة العدل الدولية.

٧- تعرض مسألة التعويضات والمطالب بتأميم شركة قناة السويس للتحكيم وفقاً للقوانين الدولية القائمة ما لم تتفق الأطراف المعنية بالأمر على حلها .[٦١]

إسرائيل والمرور في قناة السويس:

منذ الحرب الفلسطينية الأولى سنة ١٩٤٨ وقبول إسرائيل عضواً في الأمم المتحدة (١٢مايو١٩٤٩) عقدت إسرائيل أربع اتفاقيات لهدنة دائمة مع كل من مصر والأردن ولبنان وسوريا بإشراف منظمة الأمم المتحدة .



ولم تنه اتفاقيات الهدنة الدائمة " حالة الحرب " بين العرب وإسرائيل فقد استمرت الاشتباكات من وقت لآخر بين الجانبين على طول خطوط الهدنة وتكررت أعمال العدوان من جانب القوات الإسرائيلية على جميع الدول العربية المتاخمة ، كالعدوان على غزة (١٥ابريل ١٩٥٤) وعلى الكونتلا (٢٧اكتوبر ١٩٥٥) وعلى الصبحه (٢نوفمبر ١٩٥٥) . ثم التهبت الجبهة المصرية – الإسرائيلية من جديد بغزو إسرائيل (٢٩ اكتوبر١٩٥٦) لشبة جزيرة سيناء وتوغلها فى اتجاه قناة السويس .

واستناداً لهذا الواقع مارست مصر منذ ذلك التاريخ فى إقليمها البرى ومياهها الإقليمية وموانيها شاملة موانى القناة ، الحقوق المقررة فى القانون الدولي للدول المحاربة إزاء العدو الإسرائيلي .

ومن بين هذه الحقوق المعترف بها للمحاربين حق " الاغتنام " أي حق ضبط سفن العدو وبضاعته المنقولة بحراً على ظهر سفنه أو على السفن الموضوعة تحت إشرافه وهيمنته .(٦٢)

وكان لابد لمصر فى ممارستها لحق الاغتنام من توقيف السفن التى تدخل المياه الإقليمية المصرية ، أو الموانى المصرية بما فى ذلك بورسعيد والسويس على مدخلي القناة ، للتأكد من أنّ شحناتها لا تحتوى على أموال للعدو الإسرائيلي ، أو على مهربات حربية مرسلة إليه ، وقد أثارت هذه التدابير الدول البحرية جميعها كبيرها وصغيرها ، فأخذت تنكر على الحكومة المصرية حق اتخاذها هذه الإجراءات بزعم انه لاوجود " لحالة الحرب " بين الدول العربية وإسرائيل لاسيما بعد التوقيع على الهدنة الدائمة بإشراف الأمم المتحدة فى عام١٩٤٩.(٦٣)

كما زعمت أن فى توقيف السفن فى مينائي بورسعيد والسويس لتفتيشها ، وإخضاع شحناتها لإجراءات الاغتنام إخلالاً خطيراً بأحكام معاهدة القسطنطينية الموقعة فى٢٩اكتوبر١٨٨٨. (٦٤)

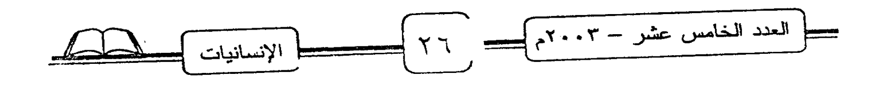
ولقد ردت الحكومة المصرية بحزم على هذه الادعاءات ، وشرحت بمذكرة ضافية وجهة نظرها ، وقد أعدت أصلا لتقديمها إلى مجلس الأمن عند طرح هذا الأمر عليه للمرة الأولى في عام ١٩٥١.(٦٥)

هذا ويقوم حق الحكومة المصرية على سندين هما :

أ- ممارسة حقوق المحاربين والحرب البحرية عموماً .

ب- أحكام المادتين ٩، ١٠ من اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ التي تخول للحكومة المصرية ، اتخاذ تدابير خاصة للدفاع عن مصر ونظامها العام ، ولحماية القناة نفسها ، شريطة ألا يترتب على هذه التدابير تعطيل الملاحة في القناة .(٦٦)

وعلى أية حال لم تستطع إسرائيل المرور في قناة السويس إلا بعد توقيع اتفاقية السلام مع مصر في عام ١٩٧٩.



هوامش البحث

(١) Hallberg , The Suez Canal , N.Y.1931.P.278

(٢) د. بطرس بطرس غالى ويوسف شلالة ، قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ – ١٩٥٧) الاسكندرية . مطابع البصير . ص ٦.

وراجع ايضا : د. عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية التى احاطت بانشائها . جـ١ ص ١٩١ .

(٣) المرجع السابق .

(٤) أمضيت معاهدة باريس فى ٣٠ مارس ١٨٥٦ ولكن استمرت اجتماعات المؤتمر حتى ١٦ ابريل بعد ان تحول الى اجتماع اوربى .

(٥) De Lesseps , Lettres Journal et Documents . T.I. P.353. , cf.Max Bahon , Le lipre usage du Canal de Suez et sa neutralite.1936

(٦) Hallberg , op.cit.P.P.149 , 279 cf. El.Hefnaoui , M, Les Problems contemporain Pose Par le Canal De Suez P.148.

(٧) منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولى العاشر ١٨٦٧م وقد اشتركت فيه مصر بناء على دعوة الامبراطور نابليون وحضره الخديوى اسماعيل شخصيا (١٦ايونية١٨٦٧) راجع :

Douin , G. , Histoire de regine du Khedive Ismail . tom .2 , (1867 – 1873) Rome . 1943 P.P 1-26. , cf. Sammarco , A. tom.2 PP.166 – 167

(٨) عن أعضاء المؤتمر، راجع للباحث : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩–١٨٨٢) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٩ هامش ص ٤٣(١) .

(٩) Kinross , PP.248-249 .cf . Douin , G . Tom.2 . op.cit . PP.498-500

(١٠) راجع للباحث ، الصراع الدولى مرجع سبق ذكره حول هذا الموضوع ص ص ١٤٩ – ١٥١ .

(١١) Marlowe , Anglo Egyptian Relations P.79 , cf.Hallberg , op.cit P.281

(١٢) Association of Chambers of Commerce

(١٣) العضو البريطانى فى مجلس ادارة شركة قناة السويس

(١٤) Bulletin decadaire., Nos:194,125

(١٥) وزير خارجية بريطانيا

(١٦) Bulletin decadaire ., op.cit .PP.1-2

(١٧) Hallberg , op.cit.PP.281-282

وراجـــع ايضا : عبد الرحمن ذكى ، أهم برقيات النجدات العسكرية المصرية لمعاونـــة الدولة العثمانية ابان الحرب الروسية – التركية (١٨٧٧- ١٨٧٨) بمجلـــة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية – المجلد الثالث – العدد الاول مايو ١٩٥٠. ص ص ١٠٣ – ١٨٣ .

(١٨) د. احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية . ص٤٥ .

(١٩) Dr.El-Hefnaoui , op.cit.P.151.,cf. Dr. Ahmed Moussa , Essai sur le Canal de Seuz Paris . 1935. P107

(٢٠) El- Hefnaoui ., op.cit.P.15

(٢١) Derby to Lyons . 16 .5.1877.Parl.Papers. Egypt . 1(1877) inclosure in no.1

(٢٢) Ibid

(٢٣) د. عبد الله رشوان، المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها . القاهرة ١٩٥٠. مطبعة حجازى . ص ص ٣١- ٣٢ .

(٢٤) ولقد أورد لورد كرومر فصلاً كاملاً عن حياد مصر وقناة السويس فى كتابه : مصر الحديثة . جـ٢ ص ص ٣٨٢ – ٣٨٧

The Earl of Cromer , Modern Egypt . Vol.2 London 1908 .PP. 382-3

(٢٥) بين جزيرتى سومطرة وجاوا .

(٢٦) Voisin , Bey , Le Canal de Suez . tom.2 Paris1902 . PP.191-192

(٢٧) Ibid

(٢٨) لمـــزيد مـــن التفاصيل حول هذا الموضوع : راجع د. السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، مرجع سبق ذكره ص ص ٤١٧ – ٥٣٣ .

(٢٩) D'Aunay (سفير فرنسا بلندن) à Freycinet , London . 20.7.1882 , D.D.F.T.

4. no 460

(٣٠) د. احمد عبد الرحيم – المسالة المصرية ص ٢٧٠.

(٣١) Granville to J.Walsham , 21.7.1882.Parl. Pap. Egypt 17(1882)no.370

(٣٢) Freycinet aux Ambassadeurs de France ; Paris. 27.7.1882 . D.D.F.T.4. nos : 482 , 484 .

(٣٣) Granville to Walshan , 28.7.1882 . Parl . Pap.Egypt 17(1882) no 433

(٣٤) Duffrin to Granville ., 2.8.1882 ,Parl . Pap. Egypt 17(1882)no.544

(٣٥) Voisin Bey , op.cit.T.3 P.190 , Footnote .

(٣٦) Roux , Charles , J.L , L'Ithme et le Canal de Suez . Paris 1901. T.2 . P.81.

(٣٧) Bulletin Decadaire , no .390 , 22.10.1882

(٣٨) لمــزيد من التفاصيل حول هذه المشكلة راجع : د. السيد حسين جلال ، قناة السـويس والتـنافس الاستعمارى الاوربى (١٨٨٢ – ١٩٠٤) . سلسلة تاريخ المصـريين. الهيئة المصرية العامة لكتاب . القاهرة ١٩٩٥ . العدد رقم ٨٠ (الفصل الاول) .

(٣٩) شملت اللجنة الدول الاتية : انجلترا وفرنسا والمانيا والنمسا والمجر وايطاليا وروسيا وتركيا . وعارضت تركيا اشتراك مصر فى اللجنة لأنه يتعارض مع حقوق السيادة للسلطان العثمانى على مصر ، راجع :
Granville to Lyons , F.O.243 . 7.3.1883 . 19(Egypt)1885 . no . 10 , 11

(٤٠) Plunkat to Granville , 19.9.1882 ; Parl . Pap.(1883) no . 7

(٤١) د. عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول الأوربية لتدويل القناة نكاية فى بريطانيا . مجلة كلية الاداب – جامعة القاهرة . جـ١ المجلد ٣٢ (مايو١٩٦١) . ص ٦٥..

(٤٢) د. السيد حسين جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعمارى الاوربى ، مرجع سبق ذكره ص ص ٤٣٣ – ٤٣٤ .

(٤٣) Farnie . East and West of Suez . Suez Canal in History (1854-1956) Oxford.1969. P.329.

(٤٤) د.بطرس بطرس غالى ، قناة السويس ومشكلاتها . مرجع سبق ذكره ص١٢.
وقد وقعت هذه الاتفاقية : بريطانيا العظمى ، النمسا والمجر، اسبانيا ، فرنسا ،



ايطاليا ، هولندا ، روسيا ، وتركيا . وعقدت تركيا نيابة عن مصر هذه الاتفاقية مع الدول الاوربية ، اذ ان مصر كانت تابعة للدولة العثمانية فى ذلك الوقت . وقد استقلت مصر عن الدولة العثمانية فى سنة ١٩١٤ ، وحلت محل تركيا فى الحقوق والالتزامات المقررة فى تلك الاتفاقية . وذلك طبقا لقواعد التوارث الدولى فى القانون الدولى . راجع هامش ص١٢ من المرجع السابق .

(٤٥) Farnie , op.cit. P.337

(٤٦) Ibid , P. 338.; cf. Marder , A.J., Britsh Naval Policy ,(1880 – 1905) U.S.A 1940 . P 572

(٤٧) راجع تفاصيل نقد وتحليل احكام معاهدة ١٨٨٨ فى كتاب : د.عبد الله رشوان ، مرجع سبق ذكرة ص ١٥٧ .

(٤٨) Farnie op.cit.P.338

(٤٩) Wheaton , H, Elements of International law. London 1889.P308

(٥٠) د.مصطفى الحفناوى ، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة . مكتبة النهضة المصرية . القاهرة ١٩٥٦ . الجزء الثالث (حرية الملاحة فى القناة) ص ص ١٤١ – ١٤٢ .

(٥١) د.عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ، مرجع سبق ذكره جـ٢ ص٣٨ ، وانظر ايضا : د.عبد الله رشوان ، مرجع سابق ص ١٧٥ .

(٥٢) راجع نص الاتفاقية والبند السادس فى الوثائق الفرنسية (D.D.F) المجموعة الثانية المجلد الرابع وثيقة رقم ٣٨٩ .

(٥٣) Ahmed Moussai , Essai sur le Canal de Suez . op.cit.P.110

(٥٤) د.بطرس بطرس غالى ، قناة السويس بين الشرعية الدولية والأطماع الاستعمارية . مجلة السياسة الدولية . العدد رقم ٤٠ (ابريل١٩٧٥) ص٥٢ .

(٥٥) د.بطرس بطرس غالى ، المرجع السابق ص٩ .

(٥٦) المرجع السابق ص١٠.

(٥٧) د.إسماعيل صبرى مقلد ، مخططات القوى الدولية لاحتواء قناة السويس ، مجلة السياسة الدولية العدد رقم ٤٠ (١٩٧٥) ص ص ٧٩ – ٨٠ .

(٥٨) د.بطرس بطرس غالى ، المرجع السابق ص ١١.

(٥٩) المرجع السابق ص ١٥ .

(٦٠) المرجع السابق ص١٧ .

(٦١) المرجع السابق ص ص ٤٥ – ٤٦ .

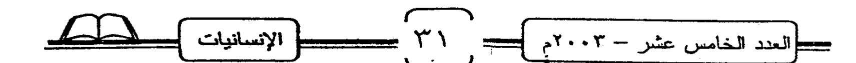
(٦٢) انظر حول هذا الموضوع مقال د.حامد سلطان فى قضية الباخرة " انج توفت" فـــى المجلة المصرية للقانون الدولى . المجلد السادس عشر سنة ١٩٦٠(ص ص ٣٧- ٥٠) .

(٦٣) انظـــر دحـــض هـــذه المـــزاعم فى مقال الاستاذ باكسر الامريكى فى المجلة المصـــرية للقانون الدولى المجلد ١٦ عام ١٩٦٠ ص ص ١ – ١٤ فى القسم الافرنجى للمجلة .

(٦٤) راجع تحليل هذه الاتفاقية فى كتاب : د.عبد الله رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ص ١٠٦ ومابعدها .

(٦٥) راجع نص هذه المذكرة فى المجلة المصرية للقانون الدولى – المجلد ٧ سنة ١٩٥١. القسم الافرنجى ص ص ٢٢٥ – ٢٦٠ .

(٦٦) د.وحيد رأفت ، اسرائيل وحرية الملاحة فى قناة السويس . مجلة السياسة الدولية لعدد رقم ٤٠ (١٩٧٥) ص ص ٤٦- ٤٧ .



الدراسة الثانية

الممر المائي التجاري العالمي

"قناة السويس تحديات المنافسة والطرق البديلة"*

- مجلة اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة . حصاد(٨) عن ندوة: " طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر العصور التاريخية . (عام٢٠٠٠ م). ص ص ٧٨٩ـــ ٨٤٢.

أ.د. السيد حسين جلال *

الممر المائى التجارى العالمى : قناة السويس
تحديات المنافسة والطرق البديلة

المقدمـــة :

تعرضت منطقة الشرق الأوسط- الغنية بمواردها الطبيعية علاوة على موقعها الممتاز وسط القارات- للنهب الاستعمارى المنظم لإخضاع الممرات الملاحية والمضايق والمواقع الاستراتيجية فيها لنفوذها وسيطرتها عبر التاريخ.

وكانت قناة السويس- طريق التجارة العالمى بين الشرق والغرب- أول ما تعرض لخطر المنافسة والتهديد بالطرق البديلة منذ افتتاحها للملاحة العالمية سنة ١٨٦٩ وحتى يومنا هذا.

وتوضح هذه الورقة البحثية الأبعاد الحقيقية لتلك الأخطار التى أحاطت بهذا الممر المائى العربى الذى أعطى لمنطقة الشرق الأوسط بعداً استراتيجيا جديدا منذ السبعينيات من القرن التاسع عشر ، مما حفز القوى الاستعمارية لوضع يدها على القناة ثلاثة أرباع القرن. وبعد ذلك حاول الاستعمار إيجاد طرق بديلة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب ليهدد احتكار قناة السويس للنشاط التجارى العالمى مستخدمًا فى ذلك كافة الأساليب العلمية والوسائل

---

* أستاذ بكلية الآداب - جامعة الإسكندرية - دمنهور .

التكنولوجية الحديثة لشق طرق جديدة : برية وبحرية وسكك حديدية وخطوط أنابيب لنقل البضائع خارج قناة السويس .

وهكذا نجد التاريخ والجغرافيا والاقتصاد والسياسة والتكنولوجيا الحديثة، تعمل كلها من أجل تحقيق هذا الهدف .

* * *

ويتناول هذا البحث أربعة طرق للتجارة العالمية تهدد طريق قناة السويس :

الأول : الطرق البحرية .

الثاني : السكك الحديدية .

الثالث : الطرق البرية .

الرابع : خطوط أنابيب نقل البترول .

أولاً : الممرات الملاحية

١- مشروع قناة عذبة من الإسكندرية إلى السويس (١٨٧٣) :

هذا المشروع اقترحه الخديو إسماعيل بتمويل من شركة إنجليزية تعمل بنظام التأجير . وقد انبثق هذا المشروع وتطور تدريجيًا من اقتراح خاص بتوسيع القنوات والترع للرى، لكى تكون مزدوجة الغرض ، للرى وللملاحة للسفن البحرية، وخاصة تلك الترعة التى تربط الإسكندرية بالفرع الغربى للنيل (المحمودية) ومنها السويس .

وفى حالة تنفيذ هذا المشروع فأن هذه الترع الملاحية تشهد أراضى خصبة ومأهولة بالسكان بدلاً من مرورها بالصحراء. وتحقق هذه القناة عندئذ عائداً كبيراً- فى نظر الخديو إسماعيل- من تعريفه المرور المخفضة ، بالإضافة إلى قلة نفقاتها .

وقد احتج دى لسبس بحقه فى احتكار الطريق البحرى. فيما بين البحرين ، وأن المشروع المذكور يعد خرقًا للفرمان وحق الامتياز الممنوح له. ولكن الدبلوماسيين البريطانيين ومنهم سير هنرى اليوت (سفير إنجلترا بالأستانة فى ذلك الوقت) رأى أن فرمان الامتياز لايتضمن نصًا يحظر (Debaring) على الحكومة المصرية السماح لأطراف أخرى تنفيذ عمل مشابه ، وأن هذه المسألة يمكن أن يحسمها القضاء .

ولم تختف هذه الضجة إلا بعد أن سوى الخلاف الخاص برسوم المرور فى قناة السويس بين شركة القناة والدول البحرية، فى المؤتمر الدولى المنعقد بالقسطنطينية عام ١٨٧٣ . وكذلك حصول إنجلترا على حصة مصر من أسهم قناة السويس من الخديو إسماعيل عام ١٨٧٥ .

ب- مشروع شق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٣) بمعرفة الإنجليز:

وفى أعقاب الاحتلال الإنجليزى لمصر ازدادت الحماسة لدى قطاعات كبيرة من الرأى العام البريطانى وأصحاب المصالح الحيوية فى قناة السويس مثل: ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية- واتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة وغرفة الملاحة البريطانية وربابنة السفن. وشاركت الصحافة البريطانية فى هذه الحملة، التى نادت بانشاء قناة ملاحية ثانية فى مصر تستطيع استقبال السفن الضخمة، لأن القناة الحالية غير مواكبة للتطور فى أحجام السفن وازدياد الحركة فى القناة .

وازدادت الضغوط من جانب الجهات السالف ذكرها، على وزارة الخارجية البريطانية ، فقد تلقى جرانفيل (وزير خارجية بريطانيا) خطابات من ملاك السفن ببريطانيا[1] يحثونه فيها على الإسراع بانشاء قناة ملاحية ثانية فى مصر، بسبب معاناة ملاك السفن البريطانية كثيراً من الرسوم الباهظة التى تفرضها شركة قناة السويس، علاوة على التأخير الناتج عن إجراءات الحجر الصحى. وطالب ملاك السفن عند إنشاء هذه القناة الثانية أن تكون السيادة عليها لحكومة إنجلترا ، لضمان سيطرتها على الإدارة الجديدة. كذلك أرسل لورد نابير (Lord Na- peir) وهو أحد الأعضاء البارزين فى مجلس العموم البريطانى برسالة لجرانفيل- نيابة عن مجموعة كبيرة من ملاك السفن ببريطانيا - يخبره فيها أن اتجاها كبيراً يؤيد فكرة شق قناة جديدة عبر برزخ السويس[2].

كذلك تقدم السيدان ليخنبرج وستيفونس E. C. Stephons بليفربول (فى مارس ١٨٨٣) نيابة عن ملاك السفن بأول تصميم للقناة الجديدة المقترحة عبر برزخ السويس ، والتى تسير موازية للقناة الحالية، طالبين مساندة الحكومة البريطانية، لأنها خير دعم للمصالح التجارية البريطانية وكذلك السياسة القومية بكل معانيها [3]. خاصة وأن نسبة حمولات السفن البريطانية العابرة للقناة تتراوح من ٨٠٪ إلى ٨٣٪ من إجمالى السفن العابرة للقناة فى هذه الفترة.

إزاء هذه الاحتياجات شهدت أروقة البرلمان البريطانى مناقشات عاصفة فى صيف عام

١٨٨٣ حول مسألة شق قناة ثانية للقناة الحالية ، بحيث تكون واحدة للذهاب وأخرى للعودة. وقدرت تكاليف شق القناة الثانية ثمانية ملايين جنيه استرليني. وقد تكلم جلادستون باسهاب ى جلسة مجلس العموم البريطاني (٣٠ يوليو ١٨٨٣) فدافع عن حق دى لسبس المطلق فى احتكار الطريق البحرى الذى يربط البحرين ، والذى يستبعد أى شركة أخرى فى احتكار هذا الطريق . وأوضح أنه إذا كانت هناك إمكانية شق قناة ملاحية عبر فلسطين ، فان دى لسبس سيرحب بها طالما أنها بعيدة عن برزخ السويس. وبرهن على ذلك بان دى لسبس احتج فى عام ١٨٧٢ عندما أثير موضوع شق قناة ثانية- - والذى قدم للخديوى- من الإسكندرية إلى السويس، بأنه يعتبر فى نظره انتهاكا للاحتكار الممنوح له [٤].

وقدم العضو Giles (نائب سوث هامبتون South Hampton) فى جلسة مجلس العموم البريطانى بتاريخ ٣٠ يوليو مذكرة عملية، تحدث فيها باعتباره مهندسًا ، موضحًا أن قناة واحدة يبلغ عرضها ضعف القناة الحالية أجدى من وجود قناتين ضيقتين، وأن القناة الحالية يمكن توسيعها وتعميقها بنصف تكاليف إنشاء القناة الجديدة [٥].

ولكن وزير الخزانة أوضح إجماع الأوساط التجارية على فكرة إنشاء قناة ثانية .

واستغل دى لسبس هذا الموقف وطلب مد الامتياز الخاص بشركة قناة السويس، فضلا عن مساعدة مالية من أجل تعهده بتنفيذ هذا الالتزام .

وعلى أية حال فان الوثائق البريطانية غير المنشورة والمحفوظة فى دار الوثائق بلندن (P.R.O) تعطينا التفسير الواضح لسياسة حكومة حزب الأحرار فى هذه المسألة . وخاصة ذلك التقرير السرى المقدم لرئاسة مجلس الوزراء البريطانى ضمن التقارير المرفوعة من اللجنة المعينة لدراسة مستقبل إدارة الحكم فى مصر، فى ضوء تقرير عن قناة السويس تناول مسألة ترسيع القناة وإنشاء قناة ثانية ، وقد أوصى هذا التقرير بالآتى :

١- أهمية توسيع القناة نظرًا لازدياد حركة الملاحة الضخمة والمضطردة بها علاوة على ازدياد حمولة السفن وأبعادها وخاصة طولها ، وذلك بالنسبة للسفن التى تبنى فى ذلك الوقت لتعمل فى التجارة مع الشرق.

٢- أهمية تنفيذ توصيات «اللجنة الملكية للدفاع البحرى» والتى نصت على إتمام لتحصينات بعدن، لكى تصبح محطة آمنة للتزود بالفحم .

٣- الرغبة فى الحصول على نصيب أكبر- لإنجلترا- لنفوذها وتمثيلها فى مجلس إدارة شركة قناة السويس.

٤- هذا وإن كان هناك تشجيع لشق قناة ثانية فسيكون باعثًا قويًا للشركة لترضخ للمطالب المعقولة لحكومة جلالة الملكة :

"If encouragement Should be given to the Construction of another canal, it will operate as a powerful incentive to the company to yield to the reason - able demands of Her Majesty's Government".(٦)

تلك هى اللحظة التى سارت عليها الحكومة فى مسألة شق قناة ثانية وعالجتها بمهارة وحكمة حققت أهدافها لمصلحة السياسة العليا والقومية البريطانية .

موقف فرنسا من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية :

أثارت مشكلة شق قناة ثانية الرأى العام الفرنسى ، فهاجمها رجال السياسة والصحافة والكتاب الفرنسيين، واتسمت هذه الفترة بصراع دبلوماسى وإعلامى كبيرين. فقد نشرت صحيفة الايكونوميست الفرنسية مقالاً انتقدت فيه مشروع القناة الجديدة، وعبرت عن دهشة الرأى العام فى فرنسا لهذا المشروع الذى أثارته الصحافة البريطانية وأوضحت أن فرنسا لا تضمر عداوة لإنجلترا (٧).

دى لسبس يهاجم مشروع قناة ملاحية ثانية :

تصدى دى لسبس للحملات الصحفية البريطانية، التى تنادى بشق قناة ملاحية ثانية تحت إشراف انجلترا ، وبالأخص صحيفة التيمز اللندنية التى هاجمت احتكاره لطريق قناة السويس ولكنه دافع عن حق الشركة فى الامتياز الممنوح لها فى المنطقة ما بين خليج البلوزيوم وبرزخ السويس. وذكر أنه يمكن للإنجليز اختيار مكان آخر بدلاً من برزخ السويس لأن عقد الامتياز ينص على أن الشركة العالمية تمتلك «الحق المطلق» خلال ٩٩ عامًا فى إنشاء طريق ملاحى بين الخليج البلوزى وخليج السويس (٨).

وكان أن سافر دى لسبس إلى لندن آخر الأمر فى أواخر نوفمبر ١٨٨٣ حيث تمت عدة لقاءات ومناقشات بينه وبين ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية، وتم توقيع اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ . وجاء فى البند الأول فى هذه الاتفاقية نص يعالج موضوع شق القناة الثانية :

«البند الأول- تتعهد الشركة بتوسيع القناة الحالية أو بانشاء قناة أخرى، وذلك حسبما تراه لجنة تؤلف لهذا الغرض وتشكل من مهندسين وفنيين وأصحاب شركات ملاحية بريطانية- وبشرط ألا يقل عدد الأعضاء الإنجليز عن النصف - وذلك حتى لاتتعطل الملاحة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر وبالعكس، وحتى تتمكن التجارة الدولية من التوسع»[٩].

وبعد الدراسة وجد أنه من الأفضل إجراء تحسينات للقناة الحالية بدلاً من إنشاء قناة جديدة موازية.

ج- مشروع قناة ملاحية إنجليزية يقترحها روس ١٨٩٦ :

وهو مشروع استعمارى استيطانى بريطانى يستهدف إنشاء قناة ملاحية منافسة لقناة السويس، اقترحها مهندس إنجليزى يدعى هنرى روس Henry. J. Rouse ، فقد نشر كتابًا بعنوان : «قصة قناة سويس أخرى» فى عام ١٨٩٦ ، يبغى من ورائه إثارة الرأى العام البريطانى من أجل شق قناة بريطانية فى مصر تكون الطريق الرئيسى لمواصلات إنجلترا مع الهند، وتقلل فى نفس الوقت الاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح وطريق الخط الحديدى عبر كندا عن طريق فانكوفر[١٠] .

وكانت فكرة القناة الملاحية التى اقترحها روس تبدأ من خليج أبى قير، وتمتد فى خط قرب رشيد حيث تعبر النهر هناك متجهة شرقًا إلى فرع دمياط (بالقرب من دمياط) حيث يتم العبور الثانى لمجرى نهر النيل. ثم تتجه القناة فى اتجاه الجنوب فى خط مستقيم وتسير القناة حتى جبل عتاقة على خليج السويس ، وهى منطقة بعيدة جداً عن منطقة الامتياز الفرنسى- عند اختراقها البحر- ومدخل هذه القناة يكون عند خليج أبى قير فى المنطقة التى تحميها جزيرة نلسون . ورغم الصعاب التى تعترض مدخل هذه القناة، إلا أن روس يرى أن التقدم العلمى ووجود (الديناميت) سيكون له تأثيره فى هذا المجال، بحيث يصبح مدخل ميناء أبى قير مرفأ أكثر أمنا فى ذلك الجانب من البحر المتوسط، حيث تجد السفن فى كافة الأجواء المكان الآمن[١١].

وشرح روس طريقة تنفيذ قناته من الناحية الهندسية، وخاصة فيما يتصل بمسألة عبور مياه البحر لمياه نهر النيل فى كل أيام السنة، وبالنسبة لكل أنواع الغاطس المحتملة للسفن، وأن هذا العبور Crossing لن يكون مثل القناة التى اقترحها الخديوى اسماعيل، وليست نسخة من مشروع تالابو[١٢]، ولكنها قناة صلبة Solid Trunk مدعمة ببناء يرتكز على أقواس

وجسور شبيهة بالطراز البطلمى ، بحيث يمر نهر النيل أسفل القناة المالحة. ويدافع روس عن وجهة نظره بخصوص الأنفاق المشيدة أسفل القناة متحدثا عن التقدم العلمى والفكرى والهندسى ويتساءل «ألسنا فى عصر التطور الهندسى العظيم..؟ فالمهندسون الإنجليز ينادون بانشاء نفق عبر بحر المانش وخط حديدى يمر عبر هذا النفق» (١٣).

وقدر عمق القناة بين ٢٨ و ٣٠ قدمًا وتصمم هذه القناة الجديدة لتواكب التطورات المستمرة فى بناء السفن. ثم يعدد روس عيوب قناة دى لسبس بأن العواصف الرملية التى تهب عليها تحجب الرؤية وتعطل الملاحة بها، فتلجأ السفن عندئذ للتوقف حتى تنتهى العاصفة الرملية، وهذا يعطل الملاحة فى قناة السويس .

وشطحت أحلام المهندس روس ، عندما تخيل أن القناة التى يقترحها سيلتف حولها السكان وتتناثر المدن على ضفافها وتزداد ثروتها ودخلها . والمدن التى ستقام على ضفافها ستكون ذات طابع عالمى فى آخر الأمر، ويسكنها خايط من الجنسيات ، وسيكون شعار العمل فى هذه المدن المستعمرة «الأجر على قدر العمل» ويحكمها القانون والنظام وتخضع للسيادة العثمانية (١٤).

ويأمل روس فى تشجيع أية جنسية تريد الاستيطان على ضفاف قناته المقترحة لتعيش حياة ذات طابع دولى. ولكن الصبغة الغالبة- وهى الصبغة الإنجليزية- تكون هى الأساس وذات النفوذ السائدة . وطالب المهندس الإنجليزى حث الفلاح المصرى على الخدمة فى القناة البريطانية . كما أن المؤسسات المشيدة على ضفتى القناة ستأخذ الطابع الإنجليزى . وتنتج تلك المستعمرة كل أنواع الخضروات والحاصلات الزراعية، التى تنقل من القاهرة إلى موانئ انجلترا مباشرة . وتمر الخطوط الملاحية لربط انجلترا بهذه القناة والمستعمرة المقامة حولها . هذا علاوة على الوفود السياسية الإنجليزية التى تزور هذه المستعمرة وكذلك شواطئ البحر الأحمر، وكذلك «قناتنا ومناطق نفوذنا» "Throughout our canal and Colonial sphere of Influence".

وسينصهر العنصر الإنجليزى مع المصرى فى هذا المجتمع عن طريق تبادل المصالح بينهما(١٥).

ويمكن لنا أن نطلق على هذا المشروع المقترح أنه نوع من الاستعمار الاستيطانى المكشوف فى دلتا مصر .

د- قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح :

لاشك فى أن طريق قناة السويس يتفوق على طريق رأس الرجاء الصالح، لأن القناة تختصر المسافة بين الشرق والغرب. والجدول الموضح أدناه يوضح نسبة الزيادة فى المسافات .

ولكن طريق رأس الرجاء الصالح يتفوق فقط على طريق قناة السويس فى الغاطس حيث لاحدود لغاطس السفن فى البحار المفتوحة حول رأس الرجاء الصالح بعكس قناة السويس فالغاطس محدد بعمق القناة .

الطريــــق	عبر قناة السويس (كم)	عبر طريق رأس الرجاء (كم)	نسبة الزيادة ٪
من رأس تنوره إلى روتردام	١٢٦٩٨	٢٢٣٣٨	٧٦٪
رأس تنوره إلى كوراكو	١٧٣٩٨	٢١٤٥٨	٢٣٪
رأس تنوره إلى هيوستون	١٩٥١٢	٢٥٠٠٤	٢٨٪
من طوكيو إلى روتردام	١١١٩٢	١٤٦٥٩	٣١٪
من سيدنى إلى لندن	١١٥٢٩	١٢٩٦٢	١٢٪

هـ- قناة البحرين الإسرائيلية :

ترجع فكرة شق قناة تربط البحرين الأحمر والمتوسط عبر فلسطين إلى منتصف القرن التاسع عشر عندما أرسلت بريطانيا بعثة إلى فلسطين فى عام ١٨٥٠ لدراسة إمكانية حفر قناة موازية لقناة السويس.

وقد اقترحت البعثة التى تولى رئاستها الربان وليام آلن[١٦] شق قناة من خليج حيفا عبر مرج ابن عامر إلى بيسان فى غور الأردن ، الذى يتم غمره بالمياه البحرية بما فيه البحر الميت واستكمال المشروع حتى خليج العقبة عبر وادى عربه . ولم يكتب لهذه الفكرة النجاح بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية عام ١٨٦٩ .

وبعد الاحتلال الإنجليزى لمصر، ونتيجة لموقف جلادستون المشجع لشركة قناة السويس، نجد قطاعات كبيرة معارضة فى إنجلترا، شجعت إحياء الدراسة الخاصة بمشروع قناة «العقبة-البحر المتوسط» المزودة بأهوسة ، وذلك بناء على اقتراح دوق مارلبورج Duke of Marlborough ودوق سوذرلاند والأدميرال انجلفيلد Inglefield (مايو ١٨٨٣) .

أو بدون أهوسة وفق اقتراح الربان موليشورث (أغسطس ١٨٨٣) . وقدرت تكاليف إنشائها فى ذلك الوقت بـ ٢٢٣ مليون جنيه استرلينى وهى تكاليف تزيد ٣٢ مرة عن قناة السويس (١٧).

إلا أن البعض رآه مشروعًا خياليًا وفاشلاً من الناحية الهندسية، علاوة على معارضة الباب العالى عليه لأنه سيعتقد أن سوريا ستقطتع من الإمبراطورية العثمانية، وحتى لو تحققت هذه الفكرة فان سوريا فى كل الاحتمالات ستضمها فرنسا وعندئذ ستجد بريطانيا أن خط مواصلاتها الجديد مع الهند داخل أراضى فرنسية (١٨).

تيودور هرتزل والقناة الإسرائيلية :

عندما تقابل مصطفى كامل (وهو يدعو للقضية المصرية) مع هرتزل ، نجد هرتزل يدون فى مذكراته الآتى عن مصطفى كامل:

«أشعر مع أنى لم أخبره (أى مصطفى كامل) بأنه مما يفيد قضيتنا أن يضطر الإنجليز إلى مغادرة مصر، فانهم سيضطرون آنذاك أن يبحثوا عن طريق آخر للهند، بدلاً من قناة السويس التى ستضيع منهم، أو على الأقل تصبح غير مأمونة، عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم- الطريق من يافا إلى الخليج الفارسى» (١٩).

وقد زار هرتزل فلسطين عام ١٨٩٨ ، وكان متأثرا بشدة بقناة السويس وعبر عن ذلك بقوله: «ذلك الشريط الضيق من المياه والذى يمتد إلى مالانهاية ، فهو عمل ضخم يضارع الاكروبوليس»(٢٠).

ولذلك بحث هرتزل إنشاء قناة أخرى بدلا من قناة السويس، بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والإدارة اليهودية(٢١). وتستفيد الحركة الصهيونية فى حالة إجبار الإنجليز على مغادرة مصر، وتفقد حينئذ سيطرتها وسيادتها على قناة السويس. وفى هذه الحالة فان الدولة اليهودية التى ستنشأ فى فلسطين والتى ستمتد بها الخطوط الحديدية من يافا حتى الخليج الفارسى، ستحل محل قناة السويس كطريق لبريطانيا إلى الهند. وكهمزة

وصل بين آسيا وأوربا وأفريقيا وتستقطب فيها خطوط البريد وحركة الركاب ، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجوالة Tramp وسفن البضائع العامة(٢٢).

المشاريع الصهيونية بعد قيام إسرائيل ١٩٤٨ :

بعد قيام الدولة اليهودية فى فلسطين، بقيت مسألة شق قناة بحرية راكدة لمدة طويلة، إلى أن جاء قرار تأميم قناة السويس ١٩٥٦ ، فبدأ الحديث يدور بين الأوساط الاستعمارية والصهيونية المتضررة من قرار التأميم ، حول إمكانية شق قناة إسرائيلية تربط البحر المتوسط بخليج العقبة ، وتكون بمثابة قناة بديلة للقناة المصرية. على أن بواعث هذا الحديث الذى استند إلى فكرتى آلن (البريطانى) وهرتزل (الصهيونى) ما لبثت أن تلاشت عقب فشل العدوان الثلاثى على مصر، وقد زامن هذا التلاشى ظهور فكرة أخرى تمثلت فى مشروع تحويل مياه الأردن إلى النقب(٢٣).

وبعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ ، وازدياد أسعار النفط ، أخذت إسرائيل تفكر فى مشاريع لتنويع مصادر الطاقة ، بهدف تخفيف عبء اعتمادها على النفط، واستقر رأيها على تنفيذ الفكرة الرامية إلى الحصول على الطاقة باستغلال فارق الارتفاع البالغ نحو ٤٠٠ متر بين البحر المتوسط والبحر الميت، عن طريق شق قناة بينهما وبذلك عادت الفكرة من جديد بينهما إلى السطح . وقد أخذت إسرائيل فى دراسة عدد من المشاريع حول هذا الموضوع فى النصف الثانى من السبعينيات (٢٤).

وفى ٢٤ أغسطس ١٩٨٠ اتخذا الحكومة الإسرائيلية قرارا سياسيا بالإجماع يقضى بالعمل على تنفيذ قناة البحرين (المتوسط والميت)(٢٥).

الخطوط الرئيسية للمشروع

١- خط السهول (أو الخط الشمالى) : حفر قناة فى منطقة الخليج حيفا حتى سهل بيسان عبر مرج ابن عامر (مشروع غور) .

٢- خط شومرن (قضاء نابلس) : يقطع وسط البلد من منطقة قيسارية- جنوبى حيفا- حتى مستوطنة ارخمات على بعد ٧ كيلو متر شمالى غور الأردن .

٣- نقل مياه البحر الأحمر : إلى البحر الميت عن طريق وادى عربة.

وقد رأى بعض الإسرائيليين فوائد متوخاة من هذا المشروع ، ففى الإمكان إعداد قناة السهول لتكون قناة ملاحية للسفن المحيطية وإنشاء مرفأ لرسو السفن فى الطرف الشرقى بالقرب من بيسان يستخدمه الأردنيون للانطلاق إلى البحر المتوسط، ومن المتوقع أن يتطور مع الوقت إلى رأس جسر لدول الخليج العربى(٢٦) لذلك يمكن تطوير قناة تمتد من خليج ايلات شمالا حتى داخل حدود وادى عربة، وعلى امتداد الضفة الشرقية للقناة يمكن تطوير ميناء العقبة الأردنى وميناء ايلات فى الضفة الغربية (٢٧).

المشاكل والعقبات والمخاطر التى تقف أمام مشروع قناة البحرين :

١- التأثير على درجة ملوحة البحر الميت، حيث أن درجة ملوحة البحر الأحمر تصل إلى ١ / ٨ أى ثمن ملوحة البحر الميت والذى تعتمد عليه كل من الأردن وإسرائيل فى استخراج الأملاح المستخدمة فى كثير من الصناعات مثل صناعة الأسمدة.

٢- التأثير على النشاط الزلزالى فى المنطقة ، حيث أن هذه القناة سوف تربط البحرين الأحمر والميت، وسوف تمر فوق فالق شرق أفريقيا (Est. Africa valley) وهو نشط زلزاليا وأى تسرب للمياه قد يؤدى إلى تحريك الفالق وتنشيط الزلازل فى المنطقة.

٣- التأثير على المياه الجوفية فى الأردن . نتيجة تسرب المياه المالحة إلى باطن الأرض.

وعلى أية حال فان هذا المشروع لايمثل مشروع قناة ملاحية . أما فكرة مشروع قناة ملاحية لربط البحرين الأحمر بالمتوسط عن طريق البحر الميت لمنافسة قناة السويس، فتواجهها عدة حقائق :-

١- طول القناة الإسرائيلية : سوف يصل إلى ٢٨٠كيلو متر ، أى بزيادة قدرها ١٢٠ كيلو متر عن طول قناة السويس، مما يزيد من زمن الرحلة.

٢- التكاليف الباهظة المطلوبة لشق هذه القناة، وجعلها قادرة على استيعاب مختلف السفن التجارية الموجودة حاليا، خاصة مع الفرق الكبير بين منسوب مياه البحر الأحمر والبحر الميت (حوالى ٤٠٠متر) .

٣- ستمثل حاجزا بين فلسطين ومصر .

٤- ستضيف مشروعات حيوية مهمة فى صحراء النقب مما يزيد من عدد السكان الإسرائيليين ويساعد فى تنمية القدرة النووية لإسرائيل .

٥- اختلاف مستويات المظاهر التضاريسية مما يجعل أمر الحفر صعبا للغاية.

٦- ندرة المياه فى مناطق الحفر يصعب عمل المشروع .

٧- ضرورة الحاجة إلى أهوسة لهذه القناة، حتى ولو قيل أن المتفجرات النووية يمكنها المعاونة فى إنشاء قناة مستوية، فستبقى صعوبة الإنشاء والتكاليف الباهظة المقارنة بتكاليف قناة السويس.

٨- سيكون مشروع قناة البحار الإسرائيلية فى متناول التدمير الأردنى لو قامت حرب بينهما مثلما تكون المشروعات الأردنية فى متناول التدمير الإسرائيلى فى منطقة الأغوار الأردنية ، عندئذ تكون إسرائيل قد عرضت مشروعات غالية التكاليف للخطر.

وعلى أية حال أصدر وزير الطاقة الإسرائيلى موسى شاحل قراراً بايقاف العمل بمشروع قناة البحرين الذى يربط البحر المتوسط بالبحر الميت بتاريخ ١٩٨٥م وأفادت بعض المصادر الأردنية بأن العمل بالمشروع توقف عمليًا منذ فبراير ١٩٨٥م[٢٨].

و- مشروع إنشاء قناة سويس جديدة (١٩٦٧-١٦٧٥) :

ترددت فى الصحف الأجنبية بعد إغلاق قناة السويس للملاحة العالمية مشروع إقامة قناة ملاحية جديدة فى مصر على يد شركة أطلقت على نفسها اسم «شركة تطوير قناة السويس» Suez Canal Development Company وهى شركة تأسست فى ولاية «ديلوير» بالولايات المتحدة الأمريكية ومركزها الرئيسى فى شارع «وول ستريت» بنيويورك ولها مكتب فى لندن وفى عواصم أوروبية أخرى.

وتقول أوراق الشركة أنها تأسست عام ١٩٦٦- أى قبل العدوان الإسرائيلى عام ١٩٦٧- ولكن مصر لم تسمع عنها إلا فى عام ١٩٦٨ ، عندما أرسل رئيس الصومال مندوبا عنه إلى جمال عبد الناصر ليبلغه مشروعات هذه الشركة ، وأعلن الرئيس السادات فى خطابه فى مطلع ١٩٧٣ .

فقد جاء إلى القاهرة فى عام ١٩٦٩- رئيس مجلس إدارة هذه الشركة، وحاول أن يبدأ محادثات رسمية- أو على الأقل محادثات على مستوى شبه رسمى- ولكنه فشل وعاد دون أن يصل إلى شئ، وظلت الشركة ونشاطها فى زاوية النسيان .

وقد ترددت شائعات فى الأوساط الأجنبية أن هناك اتصالات بين مصر وبريطانيا لشق قناة ملاحية جديدة، مما جعل الرئيس السادات يصرح بأنه لم يعرض على مصر شئ لا عن طريق إيطاليا أو غيرها ، وأنه إذا عرض شئ من هذا القبيل فهو مرفوض.

هذا المشروع وضعته الشركة الأمريكية، ورغم أنه لم يقدم لمصر ، إلا أن أوراقه بدأت فى مطلع عام ١٩٧٣ ، وتناقلتها كثير من الأيدى خارج مصر ، وفى طريق السياسة العالمية، وأصبح يمثل نوعا من الضغط الدعائى على الرأى العام، لامجرد مشروع اقتصادى يحقق مصالح عالمية بريئة.

شكل هذه القناة :

تنشأ هذه القناة الجديد. على الضفة الغربية من القناة الحالية، أى أنها ليست فى سيناء، بل فى الجانب الأفريقى ذلك أن القناة الحالية- فى نظرهم- متعرجة أما القناة المقترحة فستكون مستقيمة. والقناة الحالية اتساعها ١٩٥ قدما وعمقها ٣٨ قدما (فى ذلك الوقت) ولم تعد تصلح لمرور السفن الحديثة. ولكن القناة المقترحة ستكون باتساع ٩٠٠ قدم وبعمق ٨٠ قدم. مما يجعلها صالحة للناقلات العملاقة . وبعد حل الصراع بين مصر وإسرائيل تفتح القناة الجديدة على القناة القديمة بعد تعميقها وتوسيعها- بحيث يصبح عرض القناة عندئذ ١٢٠٠قدم.

ويستغرق شق القناة الجديدة ثلاث سنوات ، وإعادة فتح القناة القديمة تتم فى ثمانية أشهر. وتقام منطقة صناعية وتجارية حرة معفاة من الضرائب ، ومن القوانين الداخلية على طول القناة الجديدة، وبعرض خمسة أميال داخل مصر.

وبعد تسوية المشكلة بين مصر وإسرائيل، تمد هذه المنطقة الصناعية والتجارية الحرة داخل سيناء بعرض خمسة أميال أخرى، أى يصبح عرض المنطقة الحرة عشرة أميال، وهو نفس عرض المنطقة الحرة التى تحيط بقناة باناما.

وتبلغ إجمالى تكلفة المشروع ٣٣٠٠ مليون دولار أمريكى، منها ٥٠٠ مليون دولار أسهم قيمة السهم ألف دولار ، ٢بليون و ٨٠٠مليون دولار اعتمادات من البنوك الأجنبية بفائدة ٧.٥٪ وحدد نصب مصر من المشروع، بأنها ستحصل على ٥٠٪ من الأرباح تحدد فى صورة ضرائب ، ويصبح من حقها التحكم فى ٥١٪ من رأس المال، وقد يصل ما تستفيده مصر من المشروع- كما يقول أصحابه- إلى ٧٦٪ من الدخل، فى حين أن الشركة لاتحصل إلا على ٣٪ كأتعاب .

وحدد المشروع شكل مجلس الإدارة، فهو يضم ٢٥ عضوا ، تعين مصر منهم ١٣ عضوا ثم توافق على تعيين ١٢ عضوا يمثلون الدول الآتية :

الولايات المتحدة الأمريكية- روسيا - بريطانيا- اليابان- ألمانيا- إيطاليا- الصين- هولندا- السعودية- الكويت - الهند .

ومعنى ذلك تدويل قناة السويس، وهى محاولة باءت بالفشل من قبل فى عامى ١٨٨٨، ١٩٥٦، كما حدد المشروع تشكيل مجلس استشارى ، بجانب مجلس الإدارة، يتكون من ممثلين عن ثلاثين دولة من بينها دول الخليج والصومال وأثيوبيا .

وكما نعلم فان مصر أعلنت أنها لن تعيد الملاحة فى القناة إلابعد جلاء إسرائيل عن الأرض المعتدى عليها . وإسرائيل لاتريد الجلاء. وهذه المحاولة ترمى إلى خداع مصر بابقاء القناة القديمة مغلقة ، مع إغرائها بانشاء قناة ملاحية جديدة ، تدر عليها دخلا سخيا ، علاوة على إنشاء منطقة حرة دولية .

ومن الواضح أن الهدف هو فصل قضية القناة- كممر عبور عالمى- عن القضية القائمة بين مصر وإسرائيل أو بين العرب كلهم وإسرائيل. وإغلاق قناة السويس، ليس إلا ورقة ضغط دبلوماسى واقتصادى، على أوروبا لتقف إلى جانب الحق العربى. حتى يمكن افتتاحها للملاحة.

كذلك أعرب دعاة المشروع أنهم يضمنون- لو قبلت مصر هذا المشروع- أن مجلس الأمن ومن بين أعضائه الولايات المتحدة الأمريكية، التى تنتمى إليها الشركة، سيتخذ موقفا جديدا بالنسبة لإسرائيل يكفل جلاؤها عن ٩٥٪ من سيناء وربما كان لـ ٥٪ التى لاتستطع الشركة أن تضمنها هى منطقة شرم الشيخ والخط الذى يمتد بجانب خليج العقبة حتى ايلات .

وعلى أية حال فان المشروع كما يبدو إنما يعبر عن أسلوب خداع الفكر السياسى كوسيلة من وسائل فرض وقف القتال وإنهاء حالة الحرب بين مصر وإسرائيل آنذاك .

ز- مشروع قناة المحيط المتجمد الشمالى INSROP :

(Insternational Northern Sea Route Programme).

كان هذا المشروع فى الفكر السوفيتى طوال الحقبة السوفيتية، إلا أن الاعتبارات الاستراتيجية والسياسية خلال الحرب الباردة حالت دون بحثه بصورة علمية، ثم ظهر هذا

المشروع مرة أخرى فى عصر الوفاق . وقد عبر عن هذا التوجه ، الرئيس السوفيتى السابق جورباتشوف حيث طرح فى خطاب له فى أكتوبر ١٩٨٧ اقتراحه بجعل المنطقة القطبية الشمالية منطقة سلام. وتضمن اقتراحه جعل طريق القطب الشمالى طريقا دوليا للملاحة.

وفى نوفمبر ١٩٨٨ قام وفد يمثل وزارة النقل البحرى الروسية بزيارة لمعهد : Fritjof Nansen النرويجى ، لعرض أبحاث مشتركة لدراسة جدوى فتح طريق القطب الشمالى للملاحة طول العام. وأسفرت المناقشات التى تمت فى موسكو وأسلو وسان بطرسبورج إلى اتفاق بين ١٠ معاهد علمية فى النرويج وروسيا وإنجلترا وأمريكا ، لتقوم بتنفيذ أبحاث مشتركة بالتعاون بينها. ومتابعة لذلك تضمن البيان المشترك الذى صدر بمناسبة زيارة جورباتشوف لاوسلو فى يونيو ١٩٩١ بندا يشير إلى هذا الخط الملاحى كمشروع مشترك محتمل للتعاون السوفيتى النرويجى .

ويمتد هذا الخط الملاحى- طريق القطب الشمالى- من شمال سيبريا وينتهى فى المحيط الهادى. ويراد به أن يكون خطا ملاحيا بديلا بين أوروبا الغربية واليابان ، بالإضافة إلى ما يمثله من أهمية تنمية الاتصالات والتجارة مع الأقاليم الروسية الواقعة على طول ساحل سيبيريا، كما أنه سيقلل المسافة بين الدول الواقعة على المحيط الأطلنطى والأخرى التى تقع على المحيط الهادى.

ويبلغ طول الطريق الملاحى ما بين ٢٢٠٠ إلى ٢٩٠٠ ميل بحرى، ويتراوح الغاطس ما بين ١٣ مترا بالمضايق إلى ٢٠ مترا . ومداخل معظم الأنهار ضحل جدا .

ويمكن استخدام هذا الطريق حوالى ٤ أشهر فى العام وهى فترة ذوبان الجليد. والدراسات جارية لإمكانية استخدامه طوال العام. وتتجمد المنطقة بالكامل باقى السنة حيث يصل سمك الجليد إلى ٢,٥ متر.

مميزات استخدام هذا الطريق :

١- أقصر طريق على الإطلاق بين شمال أوربا والشرق الأقصى حيث يوفر ٥ آلاف ميل. فمثلا المسافة بين ميناء يوكوهاما فى اليابان وبين ميناء هامبورج فى ألمانيا عبر هذا الخط لاتتعدى ٦٦٠٠ ميلا بحريا ، مقارنة بـ ١١٤٠٠ ميلا بحريا إذا استخدمت قناة السويس.

٢- ٨٠٪ من المنتجات الصناعية تنتج شمال خط عرض ٣٠° وبالتالى يمكن نقلها عبر هذا الطريق .

٣- الاستفادة المباشرة لدول شمال أوربا خاصة روسيا ، لما يعود عليهم من تنشيط لموانيهم وتجارتهم علاوة على استخدام ما تملكه روسيا من أسطول محطمات الجليد (أكبر أسطول محطمات جليد فى العالم) ومنها الطاقة النووية بقدرة ٧٥٠٠٠ حصان وتجرى دراسات لبناء محطمات ثلج Ice Breaker بقوة ١٥٠,٠٠٠ حصان .

٤- يكون بديلاً لقناة السويس وقناة باناما عند اللزوم.

عيوب الطريق :

١- يستلزم توافر خصائص معينة فى السفن المستخدمة لهذا الطريق ، منها بدن مزدوج، واستعمال ألواح صلب ذات سمك أكبر ، ماكينات ذات قوة أكبر ورفاصات خاصة تتوافر لها حماية من الثلج.

٢- لاتزيد حمولة السفن المستخدمة لهذا الطريق عن ٢٠ ألف طن.

٣- لايمكن تنفيذ استخدام هذا الطريق إلابتعاون دولى كبير علمى ومالى .

٤- استعماله فترة ٤ أشهر ، ولايمتد لطول العام فى الوقت الحالى.

٥- بطء السرعة وبالتالى إطالة وقت العبور .

٦- صعوبة استخدام ناقلات البترول العملاقة وناقلات الغاز لهذا الطريق لأحتمالات المخاطر الجسيمة التى قد تحدث للسفن وللبيئة فى حالة الحوادث.

٧- وجوب الاعتماد على نظام ملاحى متطور ودقيق جدا ، علاوة على الاحتياج لأطقم ذات كفاءة عالية .

٨- ضحالة المياه فى بعض الممرات وفى معظم مداخل الأنهار.

٩- الأمان فى استخدام هذا الطريق عبر الثلوج أقل بكثير من استعمال طريق قناة السويس وقناة باناما .

١٠- الأضرار التى تقع على بدن السفن ورفاصاتها وماكيناتها نتيجة ارتطامات بالثلج.

ومن الواضح أن المعاهد العلمية بالمنطقة تولى نجاح استخدام هذا الطريق اهتماما خاصا. وبما أن لدول المنطقة من إمكانات علمية متطورة ومتقدمة ، وما لها من ثراء مالى خاصة اليابان وأمريكا، سيمكنهم من التغلب على تلك الصعوبات، وفى هذه الحالة فمن المؤكد أن نجاح استخدام هذا الطريق طول العام سيؤثر بلاشك على حركة التجارة العالمية عبر قناة السويس.

المشاكل القانونية والسياسية :

والآن ، بعد تفكك الاتحاد السوفيتى، أصبح الاهتمام بالطريق يخص عدداً من ولايات الكومنولث المستقلة عن الاتحاد C. I.S وسوف تتولى روسيا العمليات الساحلية، وعلى الأخص المنطقة الاقتصادية E.Z من الساحل السوفيتى الشمالى. وقد يؤثر على الطريق مستقبلا بعض المسائل المتعلقة باستخراج البترول والغاز الطبيعى وعمليات الصيد خصوصا وأن هناك مشاكل حدود بين روسيا والنرويج لم تحل بعد، وقد أصدرت وزارة التجارة البحرية السوفيتية التنظيم القانونى للطريق بموجب لائحة أدخلت فى اعتبارها التشريعات السوفيتية وقواعد القانون الدولى. هذا إلى أن الطريق اعتبر وطنيا ومفتوحا أمام كافة دول العالم، وحذر من تلوث البيئة وعدم الإضرار بمصالح أهالى الشمال. وفرض على السفن أن تخضع فى الإبحار للنظام الإدارى وللإدارة البحرية للطريق، مع حرمان السفينة التى تخرق قواعد المرور من استخدام الطريق .

ويرى خبراء الاتحاد السوفيتى أن المرور مسموح به طالما يتفق ولائحة الملاحة ، وأن الطريق سينافس قناتى السويس وباناما وقد يكون البديل عند اللزوم .

كذلك يرون أن الطريق سينمو سريعا باعتباره فرصة جديدة للتعاون الاقتصادى والبيئى والعلمى والسياسى، وضرورة لتنمية العلاقات السلمية بين الدول المستفيدة منه .

إن احتياج دول الشمال لهذا الطريق ، سيدفعهم بلاشك ، للإسراع بعقد معاهدة دولية، على غرار اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس، وفيها يمكن تذليل أى عقبات قانونية، مثل المرور فى المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والبحر المفتوح والمضايق فضلا عن مشاكل البيئة، وما قد ينتج عنها من إضرار بسبب الكاسحات والسفن المسيرة بالطاقة الذرية.

ثانيا - خطوط السكك الحديدية

وأثرها على قناة السويس:

١- خط سكة حديدة «إسكندرية - السويس» (١٨٥١-١٨٥٨) :

شهد القرن التاسع عشر تنافسا دوليا لإنشاء وتنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى المصرية. وانقسم رجال السياسة والاقتصاد فى أوروبا فى النصف الأول من القرن التاسع عشر إلى فريقين : فريق يؤيد الطريق البرى وتتزعمه بريطانيا، وفريق يؤيد شق قناة بحرية وتتزعمه فرنسا. وشهدت هذه الفترة تنفيذ الفكرتين متعاقبتين ، بدأت بتنفيذ الطريق البرى بتعبيد الطريق فيما بين الإسكندرية والقاهرة والسويس لسير العربات ثم تطور إلى خط حديدى تقطعه القطارات من الإسكندرية للقاهرة فالسويس ، ونفذ بمعرفة إنجلترا فى ١٨٥٨، وبعد إحدى عشر عاما فتحت قناة السويس للملاحة العالمية.

كان استخدام الخط الحديدى من الإسكندرية للسويس فى نقل البريد السريع والبضائع الخفيفة، والركاب من الإسكندرية حتى السويس، حيث يستقلون السفن التى تمخر عباب البحر الأحمر فى طريقها للهند والشرق الأقصى . وظل البريد المستعجل حتى بعد عام (١٨٧٤-١٨٨٨) والذى يمر بميناء برنديزى Brindisi بايطاليا يتخذ طريق الخط الحديدى بمصر[٢٩].

وعلى أية حالة فان الخط الحديدى من الإسكندرية للسويس لم يكن منافسا خطيرا لقناة السويس.

٢- مشروع سكة حديد بغداد (١٨٧٠-١٩٠٣) :

برزت مسألة مشروع سكة حديد بغداد فى إنجلترا بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٥ وبعد أن توغل الروس فى الشرق الأدنى ، وتحكمت فرنسا فى الطرق المائية المختصرة للهند، فأثار ذلك اهتمام بريطانيا بضرورة المحافظة وتأمين [illegible] مع الهند .

فى عام ١٩٠٣ نجح البنك الألمانى بتأييد من حكومة برلين فى الحصول على امتياز لشركة حديد واسعة تغطى الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين ولها خط رئيسى يصل البسفور بغداد ثم الخليج العربى. وأثار هذا الشكوك والاعتراض فى بريطانيا[٣٠].

وأطلق على هذا الطريق اسم طريق : (ب . ب . ب) برلين - بيزنطة- بغداد. فقد استغلت ألمانيا مركزها الممتاز فى الدولة العثمانية بعد سنة ١٩٠٠ فسعت للحصول على امتياز إنشاء خط سكة حديدية تخترق الأناضول والجزيرة بالعراق إلى بغداد ، ومنها تكمل السكة الحديدية إلى البصرة على مدخل الخليج العربى، وبذلك هيئ لألمانيا إمكانية تحويل جانب كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس إلى الطريق الجديد . ولكن حين تنبهت إنجلترا لخطر هذا المشروع أسرعت بالسيطرة على الخليج العربى وعقدت حلفا مع روسيا لتشل حركة الألمان والأتراك معا(٣١).

ويذكر البعض أن خط سكة حديد بغداد إنما هو طريق رئيسى للإمبريالية الألمانية للاتجاه نحو الشرق : (Drang Nach Osten) (٣٢).

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد، فهم يعلمون مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق. وحذروا الرأى العام البريطانى من أن هذا الخط سوف يؤثر على حركة الملاحة فى قناة السويس التى تساهم فيها بريطانيا بأكبر نصيب(٣٣).

٣- خط سكة حديد سيبريا T. S. R (Trans - Siberian Railway):

فى ١٧ مارس ١٨٩١ أمر القيصر الروسى بمد خط حديدى عبر سيبريا - فى محاولة للتوسع على حساب الصين- وقدر طوله بـ وقدر طوله بـ ٧٨٠٠كيلو متر ينتهى عند ڤلاديڤوستك، وهو الميناء الحربى الذى أقامته روسيا على المحيط الهادى. واستغرق مد هذا الخط الحديدى من ١٨٩١ حتى ١٩٠٤ وافتتحه الإمبراطور نيقولا وبلغ طوله (من ڤيلا ديفويستك) حتى موسكو) ٥٤٠٠كم .

ويعتبر هذا الخط من الخطوط العابرة للقارات Trans- Continental (وهو أطول خط حديدى عابر للقارات فى العالم) والهدف منه ربط محيطين أو بحرين متباعدين عبر دولة واحدة أو عدة دول. وخط سكة حديد سيبيريا يربط أجزاء الاتحاد السوفيتى من المحيط الباسفيكى إلى البحر البلطى . وإذا استكملنا شبكة الاتصال الحديدى بين الاتحاد السوفيتى والدول الأوربية سوف نجد خطا حديديا عابرا للقارات يربط بين المحيط الباسفيكى فى الشرق والمحيط الاطلنطى فى الغرب. وقد خفض هذا الخط الوقت والتكلفة للنصف فيما بين أوربا والشرق الأقصى (٣٤).

وظهـرت أهمـيـة سكة حـديد سـيـبـيـريا بسـرعـة خـلال الحـرب الروسـيـة- اليـابانيـة (١٩٠٤-١٩٠٥) كما سهل الانتقال من طوكيو إلى لندن وظهرت الأهمية الاقتصادية خلال عـشر سنوات من افـتـتـاح هذا الطريق ، فـقـد عـمـر مليـون فـلاح روسى وأوكـرانى منـاطق الاستبس[٣٥].

وقد رأى الخبراء الروس أن هذا الخط الحديدى سيسهل نقل القوات الروسية إلى الباسفيكى عبر سيبريا علاوة على أنه طريق آمن لقواتها. وعقدوا الآمال المترتبة عليه من تفوق وسيادة للنفوذ الروسى على سواحل المحيط الهادى حيث سيزيد من قوة روسيا للدفاع عن حدودها مع الصين[٣٦].

ويعتبر هذا الخط إحدى وسائل النقل البرى وبمثابة قنطرة برية Land Bridge وشجع هذا الخط الحديدى .T.S.R على نمو حركة نقل الحاويات فيما بين أوربا والشرق الأقصى. والنقل البرى هنا له خطورته المنافسة على النقل البحرى المتجه إلى الشرق الأقصى للسفن التابعة للمؤتمرات الملاحية والمرتبطة بنولون تحدده هذه المؤتمرات .

وتنخفض تكاليف النقل على الخط الحديدى .T.S.R بالمقارنة بالسفن الخطية بنسبة تتراوح بين ٢٠٪ و ٥٠٪ . وفى عام ١٩٨٠ تحول ١٠٪ من تجارة السفن الخطية فيما بين الشرق الأقصى وأوروبا إلى خط .T.S.R ، وجاءت معظم الشحنات من اليابان وهونج كونج وكوريا الجنوبية ، وعندما أغلقت قناة السويس عام ١٩٦٧ أعطى ذلك الاتحادالسوفيتى الفرصة لتنسية خط سكة حديد سيبيريا وهى بمثابة منافس خطير لتجارة الحاويات فى الشرق الأقصى[٣٧].

وفى عام ١٩٨٣ أوضحت بعض الإحصائيات بيان الحاويات المنقولة من اليابان عبر خط حديد .T.S.R إلى الدول المختلفة كالآتى [٣٨]:-

الشرق الأوسط	٣١.١٪ (يخص إيران منها ٢٩.٨٪)
شمال غرب أوروبا	٢٢.٥٪
الدول الاسكندنافية	١٧.٣٪
وسط أوروبا	١٠.٩٪
الدول الشيوعية	٧.٧٪
إنجلترا وأسبانيا والبرتغال	٦.٥٪
دول البحر المتوسط	٤٪

وبلغ إجمالى الحاويات TEU التى نقلت على خط TSR خلال عام ١٩٨٣ (١٢٧,٠٠٠ حاوية TEU) وانخفضت إلى (٨٢,٠٠٠ حاوية TEU) عام ١٩٨٨ .

ويختصر خط TSR المسافة بالنسبة لخطوط الشرق الأقصى / أوربا البحرى للناقلات المحيطية من ٢١٠٠٠ كم عبر قناة السويس إلى ١٣٠٠٠ كم عبر خط حديد سيبريا : والمدخل الشرقى لخط سيبريا عند ميناء فوستوخنى Vostochny يطل مباشرة بالقرب من أهم أسواق اليابان وشمال آسيا [٣٩].

فى التسعينيات من القرن العشرين اهتمت شركات الشحن والتجارة اليابانية بالتعامل مع خط سكة حديد سيبريا ، خاصة وأن الخدمات الحديثة سوف تختصر زمن رحلة العبور من ٢٠ يوما من فوستوخنى Vocstochny إلى برست BREST إلى ١١ يوما . ونتيجة لذلك ستنخفض الرحلة من اليابان إلى أوربا حاليا وقدرها من ٢٥-٤٠ يوما إلى حوالى : ٢٥-٢٠ يوما. ويغطى خط سيبريا القنطرى Siberian landbrige route مسافة قدرها ١٥٣٠٠٠كم فيما بين اليابان وأوربا ، مختصرا بذلك مسافة قدرها ٨٠٠٠كم عن طريق قناة السويس.

وهذا الوفر فى الوقت الذى يستغرقه العبور- على سبيل المثال يعادل ٣٠ يوما لإنجلترا و٢٥ يوما للقارة والدول الاسكندنافية كل ذلك يوفره هذا الطريق البرى.

وسيتم بناء ٣٠٠٠٠ عربة سكة حديد سعة العربة الواحدة ٣ حاويات TEU ويحدوهم الأمل لمد خدمات هذه (القنطرة البرية/ الجسر البرى) landbridge بوصلات مباشرة للصين والشرق الأوسط[٤٠].

على أن هناك حقيقة مؤسفة عن سوء الخدمة فى خط TSR وفى سلبيات زمن الرحلة والتأخير فيها والنقص وعدم الكفاية والتنسيق والبيروقراطية . أضف إلى ذلك حاليا الاضطراب السياسى فى الاتحاد السوفيتى السابق. ولكن الشركات التى تقدمت لاستخدام هذا الخط فى مشاريع مشتركة Joint Venture ترى إمكانية تخفيض زمن الرحلة على هذا الخط من ٢١-٢٦ يوما إلى ٢٢-١٩ يوم فيما بين غرب أوربا وميناء فوستوخنى والعكس.

المشاكل التى تواجه خط حديد سيبريا :

١- تكدس موانئ الاتحاد السوفيتى مما يزيد من زمن الرحلة.
٢- منافسة الشركات الملاحية التى تعمل خارج نطاق المؤتمرات الملاحية.
٣- تعدد عمليات الشحن والتفريغ على الخط.
٤- توجد نوعيات من السلع لايناسبها النقل على هذا الخط نظراً لسوء الأحوال الجوية.

ثالثًا : الخطوط البرية

أ- الخط البرى الإسرائيلى فيما بين اشدود وإيلات

إن الخط البرى الإسرائيلى الذى يربط ميناء أشدود وحيفا على البحر المتوسط وميناء إيلات على البحر الأحمر يمثل التهديد الحقيقى لقناة السويس، حيث يمكن نقل الحاويات فى زمن قدره من ٦-١٢ ساعة، إلا أن الشركات العاملة فى الشرق الأوسط لاتستخدم هذا الطريق لاعتبارات سياسية واقتصادية.

وعلى أية حال فان نقل البضائع يمر بمرحلة تطور سريعة ، وخاصة في سفن الحاويات السريعة . وعملية تداول الحاويات فى الموانئ أسرع . ويعتبر استخدام Container Vessels سفن الحاويات أكثر اقتصاداً من استخدام سفن البضائع العامة General Cargo ، وبالتالى فان هذا هو التطور الطبيعى لنقل البضائع.

وفى ظل هذه القاعدة تنتفى عملية استخدام طريق برى من إيلات إلى البحر المتوسط كبديل لمرور سفن الحاويات فى قناة السويس، لأن هذا يتطلب أن تفرغ السفينة القادمة من الشرق الأقصى كامل حمولتها من الحاويات فى إيلات، ثم تنقل الشاحنات هذه الحاويات إلى الميناء على البحر المتوسط ليعاد شحنها مرة أخرى على سفينة أخرى فى البحر المتوسط، الأمر الذى يتطلب تكاليف إضافية لتداولها وتفريغها وإعادة شحنها مرة أخرى مما يعنى عدم جدوى المنافسة لقناة السويس.

ب- الجسر القارى (الأورو- آسيوى) «طريق الحرير الجديد»:

من المعتاد أن يطلق على هذا النوع من خطوط المواصلات البرية الممتدة من ميناء يقع عند أحد طرفى قارة إلى ميناء عند طرفها الآخر الجسر القارى (Landbridge) الذى تتوزع أربعة من أنواعه فى كل من أمريكا وكندا والاتحاد السوفيتى والصين.

وبعد تفكك الاتحاد السوفيتى وسقوط سور برلين وانتهاء الحرب الباردة، أعلنت الصين مبادرتها وعزمها على إقامة «جسر قارى آورو- آسيوى جديد» أو جسر حديدى جديد بين قارتى آسيا وأوروبا ، ضمن خطتها الخمسية التسـ . . . . ٧ ورسمت لذلك خطة طويلة تمتد حتى عام ٢٠١٠ وأطلقت على هذا المشروع العملاق «مشروع القرن» اسم «الجسر القارى الأورو- آسيوى الثانى» أو «طريق الحرير الجديد».

يقوم المشروع الصيني على أساس ربط ميناء ليانينجانج Liaynyngang الصيني الواقع على بحر الصين والمحيط الهادى بميناء روتردام الهولندى فى أوروبا من خلال سلسلة من الخطوط البرية وخطوط السكك الحديدة، وذلك باستغلال الطرق والخطوط القائمة بالفعل ، بما فى ذلك بعض أجزاء من الجسر الأول، وإنشاء وتطوير طرق وخطوط أخرى لسد الثغرات على امتداد الجسر. ويمتد خط السكك الحديدية الرئيسي للجسر القارى الأورو- آسيوى الثانى من الصين إلى كازاخستان ، ومنه إلى المألتا ، ثم طشقند حيث يتفرع إلى فرعين أحدهما يتجه إلى الشمال الغربى حتى موسكو ومنها إلى أوروبا. والثانى إلى سمرقند وبخارى ثم تجن فى تركمنستان فمشهد فى إيران، ومنها إلى تركيا ثم أوروبا . ويمثل هذا الجسر الثانى فى واقع الأمر إحياء لطريق الحرير القديم الذى كان يربط الحضارات القديمة فى الهند والصين والشرقين الأوسط والأدنى وأوروبا وأفريقيا، ليس فقط كطريق تجارى بل أيضا كجسر لنقل الثقافة والمعرفة منذ نحو ٢٢ قرنا .

وقد مرّ مد الخط الصينى بعدة مراحل تاريخية على امتداد ٩٠عاما وتباينت أجزاؤه عن بعضها البعض من حيث النوعية والمواصفات والظروف الجيولوجية، مما كان يقف حجر عثرة فى سبيل إدارته على النحو المنشود، الأمر الذى دفع هيئة السكك الحديدية إلى تركيز جهودها خلال السنوات الأخيرة على تنفيذ مشروعات ازدواج الخط وتحسين كفاءته ، فانه إذا كان الخط البحرى من ميناء ليانينجانج إلى مضيق ملقا ومنه لقناة السويس وروتردام يبلغ ١٩٨٨٩كم إلا أن الخط البرى يقل عنه بحوالى ٩٠٠٠كم ويلعب دورا هاما فى تطوير التجارة الخارجية والمعاملات الاقتصادية بين قارتى آسيا وأوروبا .

هذا ومع حلول التسعينيات أكملت الصين توصيل خط سككها الحديدية بتلك التى بقارة أوربا ليبدأ الخط- كما ذكرنا- من ميناء ليانيونتانغ متجها نحو الغرب مارا بأكثر من عشر مدن فى ٦ مقاطعات ، من بينها مدينة لانتشو بمقاطعة قانسو، ثم منطقة شينجيانج، إلى أن تنتهى عند فوهة جبل آلا على الحدود المشتركة بين الصين والاتحاد السوفيتى . وقد قطع مسافة ٤٢٠٠ كيلو متر حيث تتصل به ثلاث خطوط سوفيتيه تمتد بمسافة ١٠,٨ ألف كيلو متر مخترقة الاتحاد السوفيتى وبولندا وألمانيا لتنتهى بميناء روتردام بهولندا .

مزايا الجسر القارى الأورو آسيوى الجديد:

١- ينتهى هذا الجسر من جهة الشرق بالموانئ الصينية الخالية من الجليد طوال العام، على العكس من خط T. S.R الذى ينتهى بميناء فيلاديفستوك الروسى الذى تتجمد مياهه نحو أربعة أشهر فى العام.

٢- يقلل المسافة بين المحيطين الهادى والأطلسى عبر أوراسيا بما يتراوح بين ٢٠٠٠ إلى ٥٠٠٠كم.

٣- يمر بأكثر من ثلاثين دولة، رابطًا بذلك بين أجزاء منطقة ذات اعتماد متبادل وعلى درجة عالية من التكامل بما يبعث الأمل فى مزيد من التعاون الاقتصادى بينها.

٤- إمكانية توصيل الشبكة المعنية من الطرق والسكك الحديدة بشبكة الطرق والخطوط الحديدية فى باكستان والهند وبنجلاديش. فهناك مشروع إيرانى لربط خطوط السكك الحديدية الإيرانية بخطوط باكستان من خلال مدينة ميرجافا الحدودية، ومنها إلى الهند وبنجلاديش.

كما أن هناك خطة لربط الشبكة مستقبلاً بشبكة جنوب شرقى آسيا.

هذا وقد لقى المشروع الصينى- لإقامة الجسر القارى- صدى إيجابيًا لدى كل من إيران وجمهوريات آسيا الوسطى: (كازاخستان وقرغيزستان وطاجيكستان وتركمانستان وأوزبكستان) وتركيا وروسيا وباكستان وأخيراً الهند، فضلاً عن معظم بلدان القارة الأوربية .

تطور تنفيذ المشروع :

فى عام ١٩٩٠ تم ربط خطوط سكك حديد اكسيانجيانج (شمال الصين) بخطوط سكك حديد توكس داخل أراضى الاتحاد السوفيتى السابق فى جمهورية كازاخستان بآسيا الوسطى، والتى دخلت مجال الخدمة الفعلية فى أول ديسمبر من عام ١٩٩٢ على أسس تجريبية. أما نقطة التحول الرئيسية فقد جاءت فى عام ١٩٩٦ مع استكمال إحدى الحلقات المحورية المفقودة على امتداد الخط، وهى تلك الممتدة من مدينة مشهد الإيرانية حتى مدينة تجن فى تركمانستان مروراً بمدينة سرخس الحدودية (خط مشهد - سرخس- تجن) . والذى ربط بلدان آسيا بشبكة خطوط السكك الحديدية الإيرانية لأول مرة .

الصعوبات التى تعترض هذا الطريق:

١- الخلافات بين أعضاء منظمة التعاون الاقتصادى التى تضم جمهوريات آسيا الوسطى، بالإضافة إلى كل من إيران وتركيا وأفغانستان وباكستان .

٢- الاعتراضات البريطانية، إذ لم يسلم المشروع الصينى الحالى لربط القارتين الأوربية والآسيوية من الاعتراضات البريطانية ، مثلما لم تسلم المشروعات المماثلة منذ أن تم طرح فكرته فى القرن الماضى . ويرى بعض المحللين أن البريطانيين على استعداد لزعزعة استقرار كل من الصين وإيران للحيلولة دون إتمام هذا المشروع. وتشير أصابع الاتهام إلى بريطانيا فى عملية اغتيال الفرد هيرهوزن Alfred Herrhausen (محافظ البنك المركزى الألمانى) فى عام ١٩٨٩ لتأييده هذا المشروع . كما تشير إلى تآمرها لاختلاق المبررات التى أدت لاندلاع حرب الخليج الثانية لخلق حالة من عدم الاستقرار تحول دون إتمام هذا المشروع .

٣- اعتراض روسيا على محاولات التنافس الأجنبى لاستغلال ثروات بلدان آسيا الوسطى.

٤- التكلفة الباهظة للمشروع، علاوة على الجوانب السياسة متمثلة فى الخلافات المتعددة مثل: التنافس الإيرانى التركى حول جمهوريات آسيا الوسطى، والصراع الهندى - الباكستانى حول كشمير ، والمشاكل الأمنية المرتبطة بتجارة المخدرات ، علاوة على المشاكل الفنية المتعلقة بالاختلافات فى أحجام خطوط السكك الحديدية المطلوب ربطها ببعضها من دولة لأخرى على امتداد الجسر.

اليابان والجسر القارى:

ولم تكن اليابان فى معزل عن هذه المشروعات التى تجرى على أرض القارة الآسيوية، ولكنها مرتبطة بها وتسعى لتنشيط تجارتها والاستفادة من هذا «الجسر القارى» فعلى سبيل المثال نجد شركة (Nissin) وهى شركة ضخمة لنقل البضائع فى نفس الوقت هى شريك فى مشروع خط سكة حديد سيبريا للنقل متعدد الوسائط : (Siberian Land Bridge inter-modal Project) قد افتتحت (مارس ١٩٩٣) خطا ثالثا يربط الشرق الأقصى مع أوروبا بالاتفاق مع خطوط سكك حديد الصين China Railways . والخط الجديد الذى يطلق عليه اسم «الجسر الصينى» China Land Bridge (CLB) فى مقدوره اختصار المسافة بحوالى ٣٠٠٠كم إذا ما قورن بخط سكك حديد سيبريا الحالى. والطريق الجديد سيربط بخط حديد سيبريا ، ويقوم بتشغيله سكة حديد سيبريا فى تركمان Turkman عبر ميناء ليانيوجاج (Li-anyungag) وهو ميناء يقع شمال غرب ميناء شنغهاى.

ومن تركمان فان خط حديد سيبريا سيربط المدن الرئيسية فى شرق وغرب أوروبا، وأيضا الدول الاسكندنافية . وسوف يقدم الخط الجديد اختراقا جديدا (مدخلا جديدا) إلى الشرق الأوسط وغرب آسيا عن طريق كشكا Kushka .

إن خط الصين الحديدى (الجسر الصينى) يبلغ طوله حوالى ١٠٩٠٠كم من اليابان حتى ميناء روتردام، مقارنة بحوالى ١٣٠٠٠٠كم على خط حديد سيبريا . بينما يبلغ الطريق البحرى بين اليابان وأوربا عبر قناة السويس ٢٠٧٠٠كم.

وتبدو المشكلة بالنسبة للجسر القارى الصينى فى الاختلاف فى مقاس عرض خطوط السكة الحديد: بين الصين ودول الكومنولث للدول المستقلة Commonwealth of CIS Independent States ولكن دول CIS تقوم ببناء خطوط حديدية ترتبط بنفس مقاس تلك الموجودة فى الصين(٤١).

وأخيراً يمكن القول أنه على الرغم من المزايا العديدة التى يمكن أن يقدمها مشروع الجسر القارى نظراً للدور المحورى الذى يمكن أن تلعبه شبكة الخطوط الحديدية بين آسيا وأوروبا ، باعتبارها الأقل من حيث استهلاك الوقود والعمالة، وكذلك من حيث قلة التأثر بعوامل الطقس مقارنة بالنقل البحرى، إلا أن هذا الأخير سيظل الأكثر كفاءة على الأقل فى الأمد المنظور بالنسبة لنقل السلع الضخمة والأقل تأثراً بطول مدة النقل مثل: المواد الخام والمواد نصف المصنعة والوقود والحبوب والآلات الثقيلة، فضلاً عن كونه الأقل تأثراً بالخلافات السياسية وغيرها من المشاكل والصعاب التى سبقت الإشارة إليها.

ولذلك فليس هناك مخاوف من أية آثار اقتصادية سلبية يمكن أن تترتب على هذا المشروع بالنسبة لمصر وخاصة بالنسبة لإيرادات قناة السويس من جراء تنفيذ طريق الحرير الجديد.(٤٢)

رابعا : «خطوط أنابيب نقل البترول»

تطور حركة نقل البترول عبر قناة السويس

ترتبط حركة عبور ناقلات البترول الخام فى قناة السويس ارتباطا وثيقا بحركة التجارة العالمية للبترول، وسياسات الدول المنتجة والمصدرة له، والمعروفة باسم «الأويك» Opec، وسياسات مجموعة الدول الرئيسية المستوردة له والمعروفة باسم «وكالة الطاقة الدولية» IEA (International Energy Agency) . وكان لمنطقة الخليج العربى والبحر الأحمر وما يمر بها من أحداث، وكذا خطوط أنابيب نقل البترول الموجودة بمنطقة الشرق الأوسط وتطورها فى ظل الأحداث الدولية، أكبر الأثر على حركة عبور ناقلات البترول فى قناة السويس.

ذلك أن قناة السويس بدأت كطريق ملاحي لكافة أنواع البضائع - وكان البترول من بين تلك البضائع - بعد سنوات قليلة من افتتاحها للملاحة (١٨٦٩)، وقد شهدت مرور الصفائح المعبأة بالبترول على ظهر السفن المارة بالقناة من الشمال للجنوب . وكانت الولايات المتحدة الأمريكية ، أكبر دولة تصدر هذه الصفائح إلى الشرق الأقصى، حتى بلغ عدد الصفائح الأمريكية التى عبرت قناة السويس عام ١٨٧٩ (٤ . ٥مليون صفيحة بترول) . وبعد ذلك بدأت فى تصدير الكيروسين لأسواق شرقى السويس عبر القناة فى صفائح أيضا ، وذلك اعتبارا من عام ١٨٨٥م[٤٣].

وفى نهاية القرن التاسع عشر شهدت قناة السويس مشكلة عبور أول سفينة متخصصة فى نقل البترول داخل صهاريج Tanks، وخشيت سلطات شركة قناة السويس من عبورها، ولكن نجحت التجربة آخر الأمر وعبرت هذه الناقلة واسمها MUREX فى أغسطس ١٨٩١ [٤٤].

وأخذت القناة تزداد أهمية بالنسبة لحركة نقل البترول بين الشرق والغرب، وذلك بعد ازدياد الطلب على الطاقة.

وبلغت نسبة المواد البترولية التى مرت فى قناة السويس عام ١٩٦٦ (قبل إغلاقها عام ١٩٦٧) ٦٤٪ من إجمالى حركة البضائع فى القناة. وبعد افتتاح قناة السويس للملاحة، بلغت فى عام (١٩٧٦) ٣ . ٢٠٪ ثم أخذت تتناقص هذه النسبة عاما بعد عام.

ولكن فى عام ١٩٨٢ وبعد إتمام المرحلة الأول من تطوير قناة السويس فى عام ١٩٨٠ أخذت تتزايد نسبة المواد البترولية التى تحملها الناقلات العملاقة .

البترول الخام المنقول من الخليج العربى:

تعتبر منطقة الخليج العربى المنطقة الرئيسية فى تصدير البترول . وبعد الحرب العالمية الثانية تزايد إنتاج منطقة الخليج من البترول ، فبينما كان نصيب الشرق الأوسط من الإنتاج العالمى عام (١٩٥٠) ٦ . ٨٦ مليون طن من ٥١٨ مليون طن ، نجده يتزايد باضطراد فيصل فى عام ١٩٧١ إلى ٧ . ٨٠٧ مليون طن من ٩ . ٢٤٩٤ مليون طن. ثم تخطى نصيب من الإنتاج العالمى الثالث فى عام ١٩٧٢ وأخذ يتأرجح فى المنطقة بين الثلث و ٤٠٪ من الإنتاج العالمى حتى عام ١٩٧٩ [٤٥]. وانخفض الإنتاج فى عامى ١٩٨٠ ، ١٩٨١ إلى ثلث الإنتاج العالمى ، ٢٧٪ منه على الترتيب [٤٦].

وبشكل عام فان هذه المنطقة تأتى فى مقدمة مناطق الإنتاج فى العالم، وينتظر أن تظل كذلك لأمد طويل . وتتمتع باحتياطيات ضخمة، فنصيب الشرق الأوسط من الاحتياطيات بلغت فى آخر عام ١٩٨١ ٥٣,٥٪ من الاحتياطى العالمى [٤٧]. وهذا يجعلها قادرة على زيادة إنتاجها إذا لزم الأمر بسبب النقص الذى قد يطرأ لنفاذ الاحتياطات الأقل فى المناطق الأخرى.

وأبرز عامل هنا أن نفقة استخراج هذا الكم الضخم من الإنتاج العالمى، يقابلها حاجة العالم الخارجى الكبير إلى البترول ، يؤديان إلى تصدير كميات كبيرة من إنتاجها إلى أجزاء العالم الأخرى التى تحتاج إلى البترول . وقد تجاوزت منطقة الخليج العربى منطقة البحر الكاريبى، فى الكمية المصدرة منها عام ١٩٥٠ وبذلك أصبحت المصدر الأول للبترول فى العالم منذ ذلك الحين.

وكان نصيب الشرق الأوسط من صادرات البترول لسنة (١٩٧١) ١٥,٢٥ مليون برميل يوميًا من مجموع الصادرات العالمية البالغ ٢٨,١٤ مليون ب / ى وقد زاد هذا النصيب إلى ٢٠,٨٥٥ مليون ب / ى من المجموع العالمى البالغ ٣٤,٣ مليون ب / ى .

وفى عام ١٩٨٠ انخفض نصيب المنطقة من صادرات البترول إلى ١٧,٥١ مليون ب/ى من مجموع الصادرات العالمية الذى انخفض إلى ٣١,٩٣٥ مليوك ب/ى واستمر الانخفاض أيضًا عام ١٩٨١ .

حاجة متزايدة شمالى وغربى القناة :

ويذهب الجزء الأكبر من هذا الصادر إلى أوروبا الغربية لفقرها فى البترول ، رغم حصيلة بترول بحر الشمال . وقد استوردت بلاد شمال غرب أوربا فى عام ١٩٨٠ (٥٨٨,٩ مليون طن) كان نصيب الشرق الأوسط منها ٣٦٢,٣ مليون طن، وفى عام ١٩٨١ استوردت أوربا الغربية ٥١٣,٤ مليون طن كان نصيب الشرق الأوسط منها ٢٨٩,٧ مليون طن .

قناة السويس طريق البترول العربى لغرب أوربا وأمريكا :

يمكن أن نشير هنا إلى أن مجموع البضائع التى عبرت قناة السويس فى عام ١٩٣٧ بلغت ٣٢,٧٧٦ مليون طن، واستمرت فى الزيادة حتى يومنا هذا . ففى عام ١٩٥٥ بلغت ١٠٧,٥٠٦ مليون طن منها ٦٨,٧٩٨ مليون طن بترول ومشتقاته (أى بنسبة ٦٤٪) ثم

زادت في عــام ١٩٦٦ إلى ٢٤١،٨٩٣ مليــون طن منهــا ١٧٥،٦٧١مليــون طن بتــرول ومشتقاته (بنسبة ٧٢،٦٪) . وهذه قمة ما وصل إليه حجم البضاعة الكلية المارة في قناة السويس .

وفي عام ١٩٨٠ بلغت كمية البترول الخام الذى عبر القناة من الجنوب إلى الشمال ١٩ مليون طن مقابل ٧٠،٣ مليون طن عبرت في خط السوميد . وبلغت نسبة البترول الخام العبارة في القناة إلى إجمالي الحمولات العابرة للقناة خلال هذا العام ١٠،٨٪

وفي عام ١٩٨١ بلغت كميات البترول الخام العبارة للقناة ٢٥،٦٢٤ مليون طن من إجمالي الحمولات العبارة للقناة ١٩٦،٤٢٨ مليون طن أي بنسبة (١٣،٠٤٪) .

ولكن في عام ١٩٨٢ والأعوام التالية أخذت تتزايد نسبة المواد البترولية العابرة للقناة بعد إتمام المرحلة الأولى من تطوير قناة السويس عام ١٩٨٠، فقد بلغت كمية البترول الخام العابر من الجنوب للشمال ٤٩،٠٧٤ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة وقدرها ٢٣١،٣٩٣ مليون طن أي بنسبة قدرها ٢٤،٢٪ .

وفي عام ١٩٩٨ بلغت كميات البترول الخام Crudeoil العابرة للقناة من الجنوب للشمال ١٦،٣٨٠ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة وقدرها ٢٧٨،٤٥٣ مليون طن أي بنسبة ٥،٩٪ .

وفي عام ١٩٩٩ بلغت كميات البترول الخام العابرة للقناة ٩،٢٥٦ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة في القناة ٣٠٦،٦٧٠ مليون طن أي بنسبة ٣،٠٠٪ .

ولمعرفة أسباب هذه التناقص الشديد في كميات البترول الخام العابرة للقناة علينا بدراسة عمليات النقل بالأنابيب التي استجدت في منطقة الشرق الأوسط .

خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط:

لاشك في أن النقل بواسطة الأنابيب يعد ثورة في مجالات النقل الخاصة بمصادر الطاقة السائلة والغازية . وفكرة نقل السوائل بالأنابيب فكرة قديمة ، استخدمت لنقل الماء من مكان لآخر ، ولكن نقل البترول والغاز الطبيعي وأشياء أخرى بواسطة الأنابيب أمر حديث.

وتمتلك الولايات المتحدة الأمريكية أكبر شبكة نقل أنبوبي في العالم. وفي الشرق الأوسط مجموعة من خطوط الأنابيب بين بترول العراق والسعودية وموانئ التصدير في سوريا ولبنان.

وأطول خطوط الأنابيب فى الشرق الأوسط هو «التابلاين» بين حقول البترول السعودية وميناء التصدير فى الزهرانى (جنوبى صيدا فى لبنان) ويبلغ طوله ١٦٠٠كم وقطرة ٧٦٢مليمتر . (أنظر جدول خطوط بترول الشرق الأوسط) **وفى الاتحاد السوفيتى ودول أوربا الشرقية يوجد أطول خط أنابيب فى العالم وهو المسمى «خط الصداقة» الذى يبلغ طوله ٤٨٠٠كم بين حقول** البترول فى الأورال وبين دول الكوميكون فى شرق أوربا. وقد أتم الروس بناء هذا الخط الطويل فى عام ١٩٦٣ . ويمكن أن يوصل بخطوط الأنابيب فى النمسا وألمانيا ، وبذلك يكون أطول خط أنبوبى عابر للقارات .

هذا وقد أثبت نقل البترول والغازات بواسطة الأنابيب أنه أكثر وسائل النقل توفيراً فى التكلفة- باستثناء النقل المائى. والمشكلة الأساسية فى النقل الأنبوبى أنه شديد التكلفة، فقط عند إنشائه . كما أنه ليس وسيلة نقل مرنة بل ثابت مثل السكك الحديدية والطريق البرى. كما أن خط الأنابيب يجب أن يعمل إلى حده الأعلى لكى يصبح استثماراً مربحًا.

وهنا تجدر دراسة مسألة نقل البترول الخام القادم من الخليج العربى فى أنابيب كبديل لنقله خلال قناة السويس إلى الجانب الآخر من القناة إلى الشمال والغرب. ذلك أنه لا مجال هنا للبحث عن البترول الخام الآتى من الشرق الأقصى والمتجه إلى شمالى وغربى قناة السويس . وكذلك البترول الخام الذى يأتى من شمال وغرب القناة ويتجه جنوبيًا . وكذلك الحال بالنسبة للغاز والمنتجات البترولية التى يمكن أن تستعمل قناة السويس فى مرورها إلى الشمال والجنوب. كذلك البترول فى الأجزاء الشمالية من الطرق التى يمكن إخراجها من هذا المجال.

خط أنابيب السوميد وقناة السويس:

اتجه التفكير لإنشاء هذا الخط بعد إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ خاصة بعد أن اتجهت إسرائيل لإنشاء خط أنابيب لنقل البترول الخام من ايلات (على خليج العقبة) إلى ميناء اشدود (على البحر المتوسط) **ثم بالناقلات إلى ما وراء فى الشمال والغرب[٤٨].**

وسوميد وقناة السويس يستخدمان فى نقل بترول الخليج العربى إلى حوض البحر المتوسط ومنه يواصل البترول طريقه إلى أسواق أوروبا الغربية وأمريكا اللاتينية .

كانت المسارات المقترحة لخط السوميد : [illegible] (شرقى قنة السويس) أو بين السويس ودمياط أو بين عين السخنة (على خليج السويس) وسيدى كرير (غربى الاسكندرية) . ووقع الاختيار على المسار الأخير[٤٩].

وفى ٢٩ / ٩ / ١٩٧٣ تم توقيع عقد تأسيس الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) بين كل من : السعودية وقطر والكويت ودولة الإمارات العربية وجمهورية مصر العربية.

واعتمد مجلس الشعب المصرى هذا المشروع فى ٣١ يناير ١٩٧٤ وفقًا للقانون رقم٧ لسنة ١٩٧٤ بحيث يتم تنفيذه على ثلاث مراحل ، الأولى بطاقة ٤٠ مليون طن سنويًا ، والثانية بطاقة ٨٠ مليون طن سنويًا والثالثة بطاقة ١١٧ مليون طن سنويًا .

وتكلف المشروع ٥٠٠ مليون دولار ومدة الشركة ٢٧ عامًا على أن تدفع للحكومة المصرية رسمًا للعبور البترولى قدره ٢٧.٧٨٪ من أجرة النقل بين المناطق المنتجة له ومناطق استهلاكه. وتبدأ الأنابيب من العين السخنة- على خليج السويس جنوبى مدينة السويس بحوالى ٢٧كم - وينتهى الخط عند سيدى كرير، غربى الإسكندرية بحوالى ٢٨ كم . ويبلغ طول خط الأنابيب ٣٢٠كم وقطر الخط ٤٢ بوصة(٥٠).

وقد بدأ تشغيل خط السوميد عام ١٩٧٧ ، باستخدام أحد الأنبوبين ، كما بدأ تشغيل الأنبوب الثانى فى مطلع عام ١٩٨٠ (٥١).

ويساهم سوميد فى دعم الاقتصاد المصرى ، وتعتبر عائداته مصدراً من مصادر النقد الأجنبى وتحصل مصر على حوالى ٨٠٪ من عائداته بالنقد الأجنبى كالآتى:

٥٠ ٪ من صافى الربح كشريك

٢٧.٧٨٪ من رسوم نقل الخام وضريبة الأرباح التجارية والصناعية من صافى الربح .

٢٪ رسم تنمية من صافى الربح.

وقد سددت سوميد إلى مصر رسوم عبور بلغت آخر ديسمبر لسنة ١٩٩٣ نحو ٤٦٠ مليون دولا .

والقدرة التنافسية للخط كبيرة فالارتباطات التى تمت لاستخدامه قد تجاوزت الطاقة الكاملة له وهى ٨٠ مليون طن سنويا ، وكان من نتيجة زيادة الإقبال على الخط أن تم مد خط آخر محازيا لخط السوميد وتكلفة نقل البرميل كالآتى :

النقل بحرا من الخليج العربى إلى السويس	١٢ سنتا
رسوم المرور التقديرى فى الخط	٢٠ سنتا
النقل بحرا من الإسكندرية إلى جنوب أوربا	١٣ سنتا
المجموع	٤٥ سنتا

خطوط الأنابيب فى الشرق الأوسط، والطاقات الحالية والكميات المنقولة عبرها

خلال الفترة من عام ٨٩ وحتى عام ١٩٩٨

الخـــط	طاقة الخط	كميات البترول المنقولة عبر هذه الخطوط ٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	ملاحظات
- Petrolane بالسعودية	٢٤٠	٤٦,٥	٥٢,٠	٦٦,٠	٧٠,٦	٧٣,٤	٧٢,٠	٧٢	٧٢	٧٢,٠	٧٢,٠	
- السوميد بمصر	١٢٠	٧٤,٠	٥٨,٨	٧٩,٦	٧٥,٨	٨١,٧	٧٩,٨	١٠٧,١	١١٧,٣	١١٧,٥	١١٧,٥	
- IPSA 1/2000-السعودية (الرميلة)(ينبع)	٨٢	٣١,٩	٢٥,٨	-	-	-	-	-	-	-	-	مغلق منذ أغسطس ٩٠
- العراق (كركوك) - تركيا (دوريتول)	٧٥	٧٩,٩	٤٥,٠	-	-	-	-	-	-	١٨,٥	٤٥,٠	مغلق منذ أغسطس ٩٠ وتم إعادة افتتاحه أواخر عام ٩٦ يستخدم نسبة بسيطة منه فى النقل الداخلى
- ايلات - اشكيلون ** باسرائيل (TIP)	٤٥	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
- العراق (كركوك) - سوريا (بانياس)	٦٠	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	مغلق منذ عام ٨٢
- العراق (كركوك) - لبنان (طرابلس)	٢٢,٥	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	مغلق منذ عام ٨٢
- السعودية - لبنان (زهران) (راس تنورة) TAP	٢٥	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	مغلق منذ عام ٨٣
إجمالى	٦٦٩,٥	٢٣٢,٣	١٨١,٦	١٤٥,٦	١٤٦,٤	١٥٥,١	١٥١,٨	١٧٩,١	١٨٩,٣	٢٠٨,-	٢٢٤,٥	

* غير معلن .

** يخطط الإسرائيلى (TIP) للوصول بطاقته إلى مليون طن سنويا

المصدر : Drewry Tanker Market Quarterly Report Apr 99 .

بينما نجد تكلفة نقل البرميل بحرا حول رأس الرجاء الصالح لأوروبا = ٦٠ سنتا . وعلى هذا يوفر خط سوميد فى التكاليف ويتغلب على مشكلة عجز قناة السويس عن استقبال الناقلات العملاقة حتى تستطيع هذه تسليم حمولاتها للخط عند السويس، لينقلها بدوره إلى شاطئ البحر المتوسط. وهو أيضا يتيح الفرصة للناقلات العملاقة أن توزع حمولاتها على ناقلات أصغر عند الطرف الآخر حسب حاجة السوق[٥٢].

ويمثل البترول السعودى النصيب الأكبر من إجمالى كمية الخامات البترولية المارة عبر السوميد بنسبة ٥٦٪

وخط السوميد يعتبر عنصر أمان للمنتجين العرب ولمصر كبديل لقناة السويس فى حالة تعطلها فى أى وقت . ويجب النظر إلى القضية من وجهة الاقتصاد الكلى Macro Economic وليس من وجهة نظر الاقتصاد الجزئى Micro Economic والاثنان رافدان يصبان فى الاقتصاد المصرى معا [٥٣].

واستمرار ملكية بعض الدول العربية المصدرة للبترول فى خط أنابيب سوميد هو الضمان الوحيد والأكبر لنقل صادراته من البترول عبر وسائل النقل التى تمر فى شرايين نقل البترول المصرية البرية والبحرية. إن توقف الملاحة فى قناة السويس لبعض الوقت ، أو اضطراب الملاحة لأسباب سياسية أو أسباب عرضية عابرة ، مع عدم وجود بديل لخط أنابيب سوميد ، يؤدى إلى اللجوء إلى شرايين أخرى للنقل كالدوران حول رأس الرجاء الصالح أو إقامة خطوط أنابيب أخرى لاتمر فى أراضى ومياه مصر الإقليمية. بدليل قيام اسرائيل باقامة خط أنابيب إيلات– اشدود ، وحاولت جذب بترول الخليج العربى ولاسيما البترول الإيرانى. والعائد الذى يدره خط سوميد ، هو عائد صافى يعود على الملاك العرب ومصر ، حيث تم استرداد رأس المال بالكامل خلال السنوات الأربع من بداية المشروع [٥٤].

وهكذا تحولت سيدى كرير إلى مركز عالمى لتجارة البترول الدولية، وهناك أسعار معلنة لبيع البترول الخام (تسليم سيدى كرير) ، وبذلك أصبحت سيدى كرير بعد زيادة طاقتها إلى ١٢٠ مليون طن سنويا ميناء عالمى لتسويق بترول الخليج العربى .

التنسيق بين قناة السويس والسوميد :

يجرى التنسيق بين سلطات قناة السويس والسوميد ، فقد تقرر فى ١٧ يونيو ١٩٩٦ تشكيل لجنة مشتركة من المختصين بهيئة قناة السويس ووزارة البترول للتنسيق والتكامل بين

قناة السويس وخطوط السوميد، لكى لايسمح للسفن ذات الغاطس الذى يسمح لها بعبور القناة وهى بكامل حمولتها ، أن تفرغ فى السخنة . وبذلك يستقبل خط السوميد الناقلات العملاقة التى لاتستطيع عبور قناة السويس ، وأيضا التنسيق بتخفيف الحمولة فى السخنة ثم عبور قناة السويس.

ولاشك إنه بمراجعة البيان الإحصائى (ص٤٧) لكميات البترول الخام التى عبرت قناة السويس منذ الستينيات وحتى الآن نجد انخفاضا حادا فى كميات البترول الخام التى بلغت ذروتها قبل إغلاق القناة. ففى عام ١٩٦٥ بلغت كميات البترول الخام التى عبرت من الجنوب للشمال ١٤٣.٧ مليون طن تمثل ٦٣.٧٪ من إجمالى البضائع المارة فى قناة السويس، بينما فى عام ١٩٩٩بلغت كمية البترول الخام الذى عبر القناة من الجنوب للشمال ٩.٣ مليون طن تمثل فقط ٣٪ من إجمال الحمولات العابرة فى القناة.

تطور حركة نقل البترول الخام فى قناة السويس

من الجنوب إلى الشمال (١٩٦٠-١٩٩٩)

السنة	كمية البترول الخام من الجنوب للشمال (بالمليون طن)	إجمالى حمولة البضائع العابرة للقناة من الشمال والجنوب (بالمليون طن)	النسبة المئوية ٪	السنة	كمية البترول الخام من الجنوب للشمال (بالمليون طن)	إجمالى حمولة البضائع العابرة للقناة من الشمال والجنوب (بالمليون طن)	النسبة المئوية ٪
١٩٦٠	١٠٣.٢٨١	١٦٨.٢٨١	٦١.٤	١٩٨٦	٦٥.٣٨٦	٢٦٢.٤٤٨	٢١.٣
١٩٦٤	١٣٢.٦٨٥	٢١٠.٩٨١	٦٢.٩	١٩٨٧**	٤٨.٧٥٦	٢٥٦.٩٣٥	١٨.٩
١٩٦٥	١٤٣.٦٦٤	٢٢٥.٤٤٢	٦٣.٧	١٩٨٨	٣٥.٠١١	٢٥٩.٤٩٤	١٣.٥
١٩٦٦	١٦٦.٧١٨	٢٤١.٨٩٣	٦٨.٩	١٩٨٩	٣٥.٣٥٥	٢٦٥.٨١٩	١٣.٣
١٩٧٦*	٢٣.٩٢٦	١١٧.٦٥٣	٢٠.٣	١٩٩٠	٤١.٨٨٥	٢٧١.٨٨١	١٥.٤
١٩٧٧	٢٣.٩١٣	١٢٨.٦٧١	١٨.٥	١٩٩١***	٥٠.٤٠٥	٢٧٢.٥٤٢	١٨.٥
١٩٧٨	٢٠.٩٩٧	١٤٩.٧٧٩	١٤.٠	١٩٩٢	٥٠.٥٠٣	٢٧٥.٠٢٧	١٨.٤
١٩٧٩	٢٠.٢٢٥	١٦٠.٦٤٩	١٢.٦	١٩٩٣	٤١.٢٦٩	٢٩٦.٩١٤	١٣.٩
١٩٨٠	١٩.٠٧٧	١٧٦.٣٠٠	١٠.٨	١٩٩٤	٣٣.٢٣٥	٢٨٩.٩٥٥	١١.٥
١٩٨١	٢٥.٦٢٤	١٩٦.٤٢٨	١٣.٠	١٩٩٥	١٩.٢٩٤	٢٩٣.١٢٤	٦.٦
١٩٨٢	٤٩.٠٧٤	٢٣١.٣٩٣	٢٤.٢	١٩٩٦	١٢.٨١٩	٢٨٢.٠١٥	٤.٥
١٩٨٣	٦٣.٧٥٦	٢٥٦.٧٠٥	٢٤.٨	١٩٩٧	١٣.٠٠١	٢٩٥.٩٠٤	٤.٤
١٩٨٤	٦٤.٢٤٨	٢٦٣.٧٢٨	٢٤.٤	١٩٩٨	١٦.٣٨٠	٢٧٨.٤٧٥	٥.٩
١٩٨٥	٥٤.٧٨٢	٢٥٧.٥٩٦	٢١.٣	١٩٩٩	٩.٢٥٦	٣٠٦.٦٧٠	٣.٠

خطوط الأنابيب فى الشرق الأوسط:

يوضح الجدول السابق خطوط الأنابيب المختلفة بمنطقة الشرق الأوسط والطاقات الحالية لها ، والكميات المنقولة عبر تلك الخطوط خلال الفترة من عام ١٩٨٩ حتى عام ١٩٩٨ .

ومنها نجد تزايد كميات البترول المنقولة عبر خط أنابيب بترول بالسعودية وخاصة فى الفترة من ٨٩ وحتى عام ١٩٩٣ نتيجة لزيادة استخدامه كخط بديل للناقلات، خاصة فى حالات التوتر بالمنطقة . كذلك تزايد كميات البترول الخام المنقولة عبر خط أنابيب السوميد خاصة بعد زيادة طاقته التى وصلت إلى ١٢٠ مليون طن فى السنة.

وكان قد تم غلق أنابيب بترول العراق- تركيا منذ أغسطس ١٩٩٠، ضمن العقوبات التى فرضتها الأمم المتحدة على العراق من جراء احتلاله للكويت . وكذلك خط IPSA ١/٢ . وقد أجريت مفاوضات بين العراق والأمم المتحدة حول استئناف إنتاج العراق للبترول بما يعادل ١.٦ بليون دولار .

كذلك قام الخط الإسرائيلى: (إيلات - عسقلان) بضخ كميات لابأس بها من البترول خاصة البترول الإيرانى والبترول المصرى الثقيل الذى يصعب ضخه عبر السوميد. ومن هنا تفكر إسرائيل فى مضاعفة سعة الخط لتصل إلى ٦٠ مليون طن سنويا بدلا من ٤٥ مليون طن حاليا. بل وتفكر فى مد خط آخر مستقبلا من ينبع . (وذلك اعتمادا على المناخ السياسى فى المنطقة) كما تفكر أيضا فى بناء طرف آخر للخط فى غزة.

بالإضافة إلى هذه الخطوط هناك مشروعات مستقبلية لخطوط أنابيب حديثة فى إيران، سوف يكون لها أثرها فى قناة السويس وهى:

- خط أنابيب من خوسزتان (إيران) - إسكندرونه (تركيا) تبلغ طاقته ٥٠ مليون طن سنويا .
- خط أنابيب من إيران إلى باطوم (باتومى Batumi) على البحر الأسود بطاقة تتراوح ما بين ١٠-٣٥ مليون طن سنويا .
- خط أنابيب للغاز من إيران إلى تركيا لنقل ٥٠ مليون مترمكعب من الغاز الإيرانى سنويا وربط هذا الخط بشبكة أنابيب (الغاز) فى أوروبا عبر كل من اليونان وتركيا.

وإذا حدث سلام بين الدول العربية وإسرائيل وتحللت الدول العربية من المقاطعة الاقتصادية لإسرائيل فان أنابيب الشرق الأوسط بالإضافة إلى خطوط الأنابيب المزمع إنشائها باسرائيل سوف تلعب دورا كبيرا منافسا لقناة السويس .

مشروع خط أنابيب البترول عبر أفريقيا (Tran- Africa Pipe):

تعريف بالخط:

١- سيقوم الخط بنقل البترول من البحر الأحمر إلى المحيط الأطلنطى عبر إفريقيا، وسيبدأ من ميناء قرب بورسودان على البحر الأحمر، مخترق السودان وأفريقيا الوسطى والكاميرون إلى ميناء دوالا على المحيط الأطلسى.

٢- بدأت فكرة إنشاء الخط أثناء غلق قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧ لدى مجموعة من المستثمرين وذلك لضمان تدفق البترول إلى أسواق الغرب من الخليج العربى وتفادى مشاكل الحروب فى المنطقة وخفض تكلفة نقل البترول بالمقارنة بالنقل البحرى.

٣- يبلغ طول الخط ٣٦٠٠كم ويتكون من خطين من الأنابيب بقطر ٥٦ بوصة لكل خط وبطاقة قصوى ٤ مليون برميل يوميا (حوالى ٢٠٠ مليون طن سنويا).

٤- ستقوم شركة أمريكية بتنفيذ الخط، وتسهم معها أفريقيا ودول السوق الأوروبية. وخطط للعمل فى إنشائه عام ١٩٨٥ ويستغرق حوالى ١٠ سنوات. ووقعت حكومة السودان عقدا مع الشركة الأمريكية فى يوليو ١٩٨٤ وذلك للبدء فى المرحلة الأولى من الخط داخل السودان.

طبيعة الخط ودوره:

١- يعتبر تنفيذ هذا الخط بديلا استراتيجيا لقناة السويس وخط السوميد، إلى جانب أنه منافس لهما، خاصة بالنسبة للبترول المتجه من الخليج العربى إلى أمريكا والكاريبى كما أن الخط سيكون البديل الاقتصادى لطريق رأس الرجاء الصالح.

٢- وحتى يمكن لهذا الخط تفادى مخاطر الحروب فى منطقة الخليج العربى، فانه يجب نقل البترول إلى مدخله على البحر الأحمر، ومن خلال السعودية بخط أنابيب آخر، وليكن خط بترولين الذى يصب فى ينبع التى تبعد عن بداية خط «عبر أفريقيا» عند بورسودان بحوالى ٣٢٠ ميل بحرى، يمكن النقل خلالها بالناقلات، على أن ذلك يستلزم زيادة طاقة خط «بترولين» لتتناسب مع طاقة الخط المقترح. ولكن وصول البترول من الخليج العربى خلال خط بترولين إلى ينبع، يجعل من قناة السويس -أو سوميد- الطريق الأكثر اقتصادا من خط «عبر أفريقيا» أو رأس الرجاء الصالح.

٣- تبلغ طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا، فى حين بلغت صادرات الخليج العربى فى عام ١٩٨٣ للبحر المتوسط ٣٨ مليون طن وإلى شمال غرب أوربا ١٠٤ مليون طن وإلى

أمريكا الشمالية ٢٥ مليون طن . أى أن طاقة الخط يمكن أن تستوعب كل صادرات الخليج إلى الغرب دون اعتبارا لطاقة طرق النقل الأخرى بالمنطقة.

٤- سيساهم الخط فى زيادة الفائض فى سوق الناقلات والذى بلغ عام ١٩٨٣ حوالى ١٣٠ مليون طن.

٥- تصل المبالغ التى ستدفع للدول الثلاث التى سيمر خلالها خط «عبر أفريقيا» كرسوم لتواجد الخط بأراضيها حوالى ١٢٠ مليون دولار مما سيحمل طن البترول المار فى الخط حوالى ٠.٦ دولا لتغطية تلك المبالغ فقط.

كما أن تكاليف التشغيل لهذا الخط عالية بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الإنشاء (١٠مليار دولار) هذا عدا ضرورة ملء الخط بالبترول قبل تشغيله ، مما سيضيف حوالى ٢.٥ مليار دولار أخرى إلى تكاليف الإنشاء، ويتطلب هذا فرض رسوم عالية للخط بالمقارنة برسوم خطوط الأنابيب لتغطية كل تلك المصاريف وإعطاء عائد معقول على رأس المال.

تأثير الخط «عبر أفريقيا» على قناة السويس:

١- سوف يجذب كميات البترول التى تعبر القناة متجهة من الخليج العربى إلى أمريكا ، بما يوفره هذا الخط فى تكاليف النقل إلى تلك المنطقة خاصة بالنسبة لأحجام الناقلات الصغيرة والمتوسطة الحجم. وهى الأحجام التى تمر فى قناة السويس.

٢- أن حركة مرور الناقلات الفارغة العائدة عن طريق القناة إلى الخليج يمكن أن ينخفض عددها نتيجة تشغيل هذا الخط .

٣- أن زيادة الفائض فى سوق الناقلات الصغيرة والمتوسطة والتى سيسببها إنشاء الخط ستؤدى إلى كساد سوق تلك الأحجام من الناقلات ، وهبوط قيم نولون تأجيرها، مما سيستدعى تخفيض رسوم عبور تلك الناقلات فى القناة حتى تستطيع منافسة «خط عبر افريقيا».

٤- إن تنفيذ خط «عبر أفريقيا» يعتبر اختصارا لعملية الدوران حول رأس الرجاء خاصة للناقلات المتجهة إلى أمريكا والكاريبى، وهو يعد بديلا استراتجيا لابديلا اقتصاديا للقناة وسوميد.

٥- إن الخط يمكنه جذب البترول المتجه من الخليج العربى إلى أمريكا والكاريبى والذى يمر عبر القناة وسوميد .

٦- إن الطاقة الحالية والمستقبلية لخطوط أنابيب البترول العاملة فى الشرق الأوسط تكفى لنقل كل صادرات المنطقة إلى الغرب بصرف النظر عن طرق النقل البحرى الأخرى.

الهوامش

١- (رئيس مجموعة ملاك to Granville . Lond. 22 .12 . 1882 parl. Papers. Egypt. 17 (1883)
السفن البريطانية) Green

No. 13, 14 , 20 , 22 .

٢- Lord Napier to Granville . Lond . 2-12 - 1883 Parl . Papers Egypt 17 (1883) No . 26.

٣- Ibid .

٤- Hansard Parliamentary Debates. July 30 , 1883 vol . 281 .

٥- Ibid .

٦- P. R. O. CAB. 37 9/ 103- November 4, 1882 (Secret) .

٧- Bulletin Decadaire , Octo. 12 . 1883 . No . 389 . Quoting Economic Francais

٨- Ibid . No . 388 .

٩- Parl . Paper . Egypt. 3 (1884) . No . 24 .

١٠- Henry . J. Rouse , The sotry of another Suez Canal . London . 1896 . p. 33 .

١١- Ibid . p. 39 .

وأنظر الخريطة الموجودة بصفحة (٨) عن خط سير هذه القناة المقترحة .

١٢- لمزيد من التفاصيل حول مشروع تالابوت أنظر كتاب : محمود صالح منسى ، مشروع قناة السويس، ص١١٩ .

١٣- Rouse, Op. cit, p. 53 .

١٤- Ibid. pp. 59 , 67 .

١٥- Ibid . pp. 150 . 154 .

١٦- الريان وليان آلين W. allen R.N ألف كتابًا عام ١٨٥٥ بعنوان :

The dead sea . A new route to INDIA

راجع Wilson Arnold . The Suez Canal, its pasx present And future . London. 1939 , pp. 65,81 .

١٧- Farnie . East and West of Suez., p. 318 .

١٨- Mackenzie Walace , pp. 516-7 .

١٩- مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل، ٢٤ مارس ١٨٩٧- انظر يوميات هرتزل : أنيس صايغ ، ص ص٦٢-٦٣ ، ملف وثائق القضية الفلسطينية، ص٧٣ .

وانظر أيضًا : Farnie, Op. cit., p. 456 .

٢٠- Ibid , p. 456 .

٢١- Ibid, p. 466 .

٢٢- Ibid .

٢٣- د. غازى إسماعيل ربايعة ، الأبعاد السياسية والاقتصادية لمشروع قناة البحرين، مجلة السياسة الدولية، العدد رقم ٨٣ يناير ١٩٨٦، ص٦٠ .

٢٤- المصدر السابق .

٢٥- سليمان الشيخ ، قناة البحرين خطر إسرائيلى قادم، دراسة استطلاعية بمجلة العربى العدد ٣٢٣ أكتوبر ١٩٨٥، ص ص١٢٩-١٣٠ .

٢٦- غازى إبراهيم ربايعه ، مرجع سابق ، ص٦٣ .

٢٧- المرجع السابق.

٢٨- سليمان الشيخ ، مجلة العربى العدد ٣٢٣ ، أكتوبر ١٩٨٥، ص١٢٧ .

٢٩- Mark Strake, Cape to Cairo, p. cf- Wilson, Op cit, pp. 41-42 .

٣٠- Earl Edward, Turkey the Great Powers and the Bagdad railway . A study of Imperialism . Russel. Lond 1966 , pp. 177-178 .

٣١- محمد مصطفى صفوت ، إنجلترا وقناة السويس، ص ص١١٤-١١٥ .

٣٢- Thomas Moon Parker , Imperialism and world Politics. N.Y. 1942 . p. 190 .

٣٣- Ibid , pp. 191-192 .

٣٤- Fredric Austin OGG, Economic Development of Modern Europe. N. Y. 1929 . pp. 321-322 .

٣٥- د. محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية بيروت (ب.ت)، ص٣٢٧ .

٣٦- Krause , Alexi, Pussia in Asia , A record study , (1588-1899) London . 1899 pp. 196-217 .

٣٧- Patric . M. Alderton , Sea Transport, Operation and Economics. p. 81 .

٣٨- Containerzation international, Febuary 1984 .

٣٩- Containerization International Magazine, January 1992 .

٤٠- Lloyd's List , 57-90 .

٤١- Lloyd's List, 18 . 3 . 1992 .

٤٢- د. جابر سعيد عوض ، الجسر القارى الأورو - آسيوى الثانى (طريق الحرير الجديد) ، بحث ألقى في ندوة ببورسعيد، (مارس ٢٠٠٠) .

٤٣- لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس، رسالة دكتوراه من آداب الاسكندرية ١٩٨١، ص ص ٣٨٠-٣٨١ .

٤٤- المرجع السابق ، ص ص٣٨٤-٤٠٥ .

٤٥- BP, Statistical Review, Energy - 1981 , p. 18 .

٤٦- Ibid .

٤٧- Ibid : p. 4 .

٤٨- اقترح شاه إيران، فى وقت لاحق، إنشاء خط أنابيب بين السويس وبورسعيد ولكنه لم يخرج لحيز التنفيذ لا مع شاه إيران ولا مع غيره ولابمصر وحدها خاصة وأن افتتاح قناة السويس ١٩٧٥ ثم تطويرها بعد ذلك قد أظهر بوضوح أنها كافية للوفاء بالخدمة ، وبما يعود على مصر بأقصى الربح وبأقل النفقات .

٤٩- د. محمد عبد المجيد عامر: مشاكل نقل البترول. منشأة المعارف الإسكندرية ١٩٨٢، ص٨٢ .

٥٠- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحرى، الإسكندرية ١٩٨٥ ، ص٢٨٦ .

٥١- د. محمد عبد المجيد عامر ، مرجع سابق، ص٨٤ .

٥٢- د. صديق عفيفى، تسويق البترول ، ص ص٤٨٠-٤٨١ .

٥٣- مجلة البترول - العدد الرابع ١٩٩١ ص١٦ .

٥٤- المرجع السابق ، ص١٧ .

مراجع البحث

وثائق غير منشورة :

باللغة الإنجليزية :

a- (Turkey) F.O. 78 Series .
Diplomatic Correspondence between Foreign Office and British Agency . Cairo (1877-1905) .
Public Record Office. (P.R.O)

b- FO / 423 . " Suez Canal" P.R.O.

c- Cabinet Papers . 37 , 38 , P.R.O.

d- Ministry of Transport Document .
M. T. File. q. P.R.O .

وثائق منشورة :

أ- باللغة الأجنبية :

a- Document Diplomatiques Francais.)1871-1914) .

b- Hansard parliamentary Debates.

c- Parliamentary Papers Presented to both houses of parliament . By command of Her Majesty on Egypt's affairs .
Correspondence respecting the Suez Canal . Volumes (1883-1904) .

ب- باللغة العربية :

موسوعة القضية الفلسطينية - ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية جـ١ .

*** الدوريات والصحف والأبحاث المنشورة:**

أ- باللغة العربية :

- نشرات هيئة قناة السويس السنوية والشهرية.
- مجلة البترول .
- مجلة العربى العدد ٣٢٣ .
- مجلة كلية الآداب بالقاهرة مجلد ١٨ العدد ٢ ديسمبر ١٩٥٦ (مقال عن نقل البترول فى قناة السويس) .

- مجلة السياسة الدولية العدد ٨٣ (يناير ١٩٨٦) (مقال د. غازى إسماعيل ربابعه . الأبعاد السياسية والاقتصادية لمشروع قناة البحرين).

ب- باللغة الأجنبية :

1- British Petroleum Statistical Review . Energy .

2- Containerization International . Jan 1992 .

3- Le Canal De Suez . Bulletin Décadaire de la Compagnie Uninerselle du Canal .

4- Lloyd's list .

5- Insrop . Semi Annual Report . July 1994 . submitted to the Joint Research committee and the Stering committee of Sponsors.

6- Insrop . Project Catalogue 1994 .

* الكتب :

أ- باللغة العربية :

١- السيد حسين جلال (دكتور) ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس . (١٨٦٩-١٨٨٢) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٩ .

٢- ـــــــــــ ، قناة السويس والتنافس الاستعمارى الأوربى. (١٨٨٢-١٩٠٤) الهيئة المصرية العامة للكتاب . سلسلة تاريخ المصرين رقم ٨٠ . القاهرة ١٩٩٥ .

٣- ـــــــــــ ، السفينة وصناعة النقل البحرى. دار المعارف بالإسكندرية١٩٨٦ .

٤- ـــــــــــ ، قناة السويس والنقل البحرى العالمى. مجلة البحوث الاقتصادية بالأكاديمية العربية للنقل البحرى بالإسكندرية ١٩٨٥ .

٥- جاك تاجر وجورج جندى ، إسماعيل كما تصوره الوثائق. القاهرة ١٩٧٤ .

٦- جريفث تيلور ، الجغرافيا فى القرن العشرين . بقلم نخبة من العلماء. ترجمة د. محمد غلاب . ومحمد مرسى أبوالليل. الهيئة المصرية العامة للكتب. القاهرة ١٩٨٧ .

٧- ف. يرخانوف ، ترجمة سامى عاشور ، الكشوف السوفيتية فى القطب الشمالى. مطابع الناشر العربى- القاهرة. بدون تاريخ .

٨- محمد صديق عفيفي (دكتور) ، تسويق البترول .

٩- محمد سليمان هدى (دكتور) ، اقتصاديات النقل البحرى . دار الجامعات ١٩٨٥ .

١٠- محمد عبد المجيد عامر (دكتور) مشاكل نقل بترول العرب. منشأة المعارف١٩٨٢ .

١١- مصطفى خليل (دكتور) ، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمى. جـ١ منشأة المعارف الإسكندرية ١٩٧٠ .

١٢- محمد رياض (دكتور) جغرافية النقل. دار النهضة العربية بيروت . بدون تاريخ .

١٣- محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، إنجلترا وقناة السويس . ١٩٥٦ .

ب- باللغة الإنجليزية :

1-Alfred Dudly Evans, Transport its history and economics. London 1946 .

2- Day Clive, A History of commerce . London 1914 .

3- Earl Edward, Turkey the greet Powers and Bagdad Railway . A study in Imperialism . Russel . 1966 .

4- Farnie D., East and West of Suez . Suez Cana; and its history (1854-1956) oxford 1969 .

5- Fredric Austin OGG, Economic Development of Modern Europe. N.Y. 1929 .

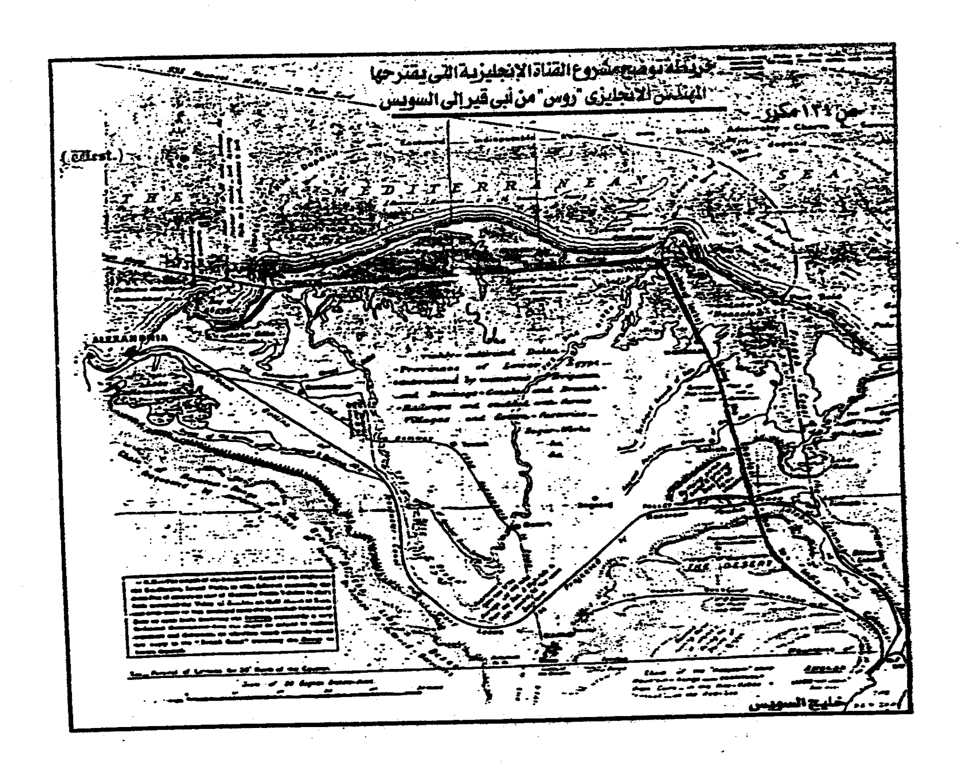
6- Hallberg , Charles , the Suez Canal . Colombia- 1931 .

7- Henery . J. Rouse , the story of another Suez Canal. Lond . 1896 .

8- Moon, Parker Tomas . ph . D. Imperialism and World Politics. N.Y. 1942.

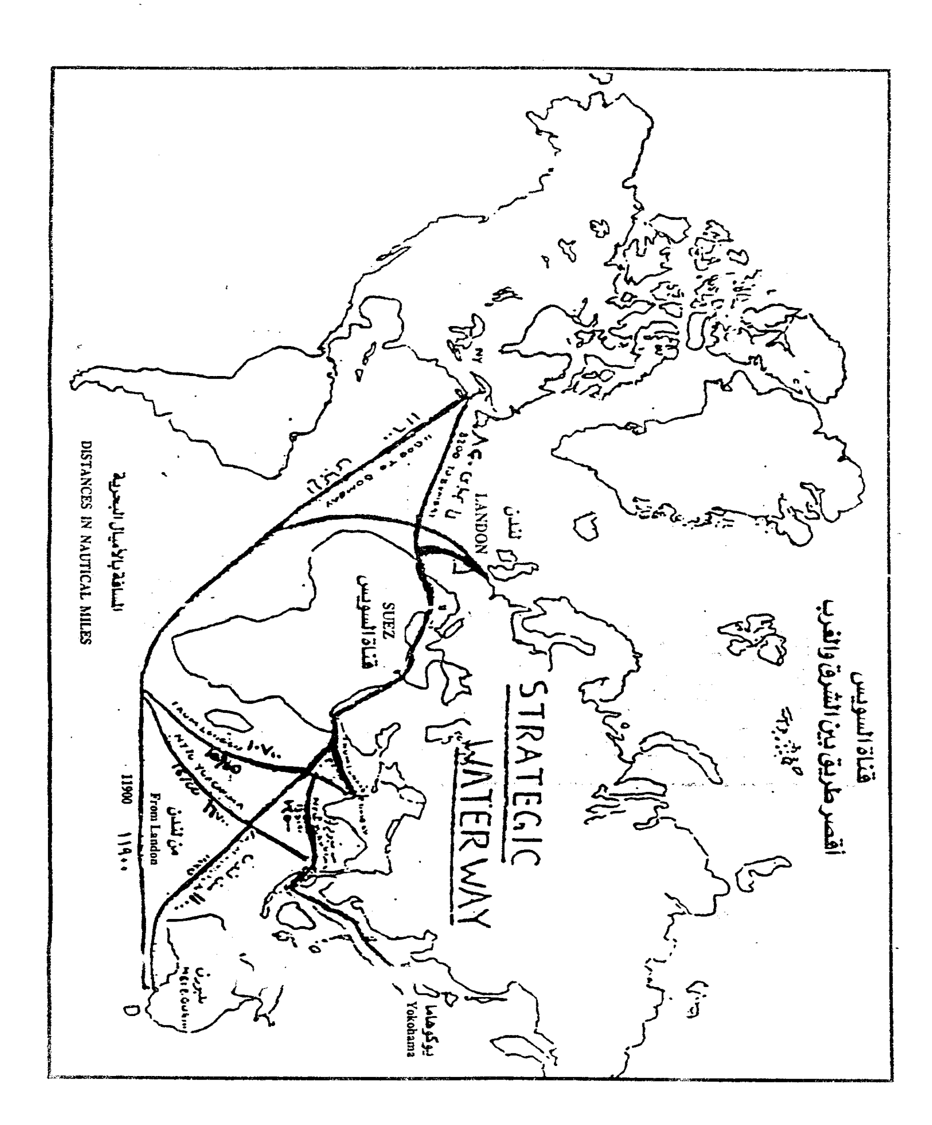
9- Wilson , Arnold , the Suez Canal, its past present and future . London . 1939 .

* إغلاق قناة السويس (حرب ١٩٦٧) وافتتاح الملاحة عام ١٩٧٥
** حرب الخليج الأولى
*** حرب الخليج الثانية



نقلاً عن كتاب :

Henry . J . Rouses The Story of Another Suez Canal



قناة السويس
أقصر طريق بين الشرق والغرب
STRATEGIC
WATERWAY
لندن
LANDON
SUEZ
قناة السويس
Yokohama
يوكوهاما
From Landon
من لندن
11900
١١٩٠٠
DISTANCES IN NAUTICAL MILES
المسافة بالأميال البحرية

خريطة الخطوط الثلاثة لمشروع قناة البحرين

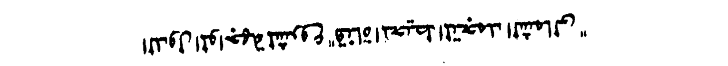
Figure 4.1 Average and extreme positions of sea ice extent throughout the Soviet maritime Arctic.

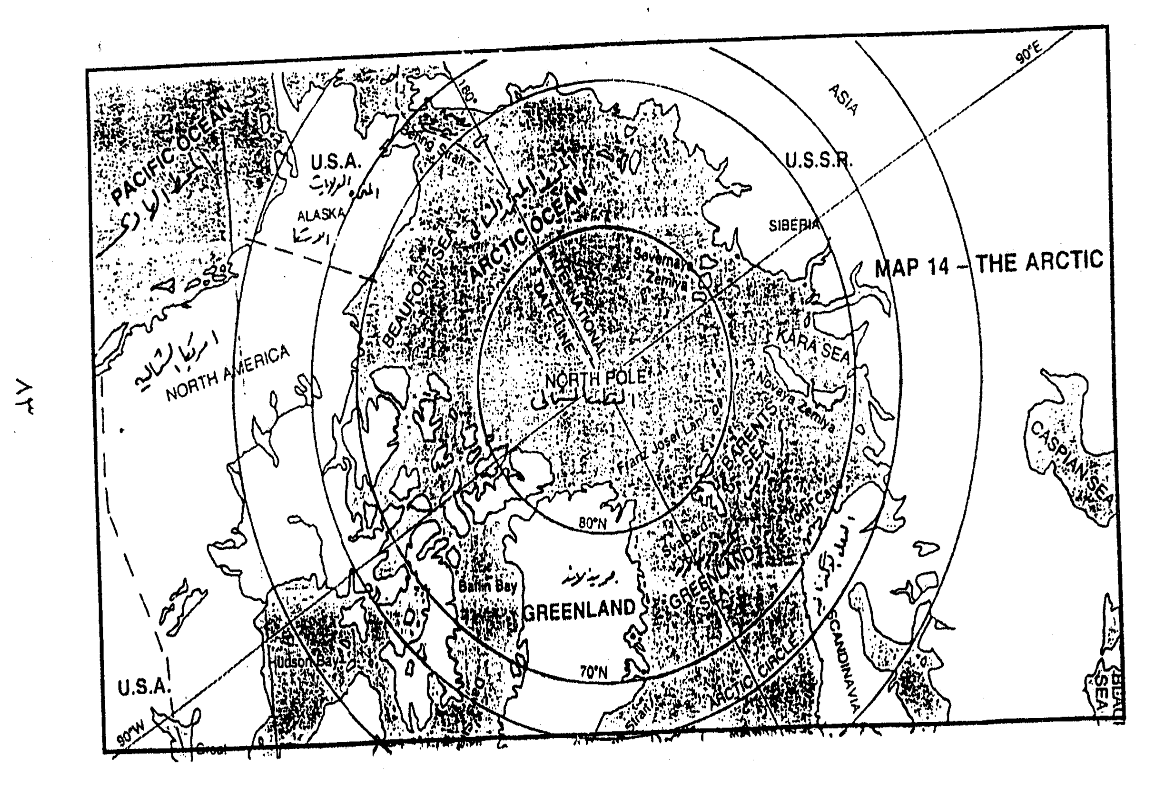
16 METER DRAUGHT

11 METER DRAUGHT

INSROP "مشروع قناة المحيط المتجمد الشمالى"

INTERNATIONAL NORTHERN SEAROUTE PROGRAMME



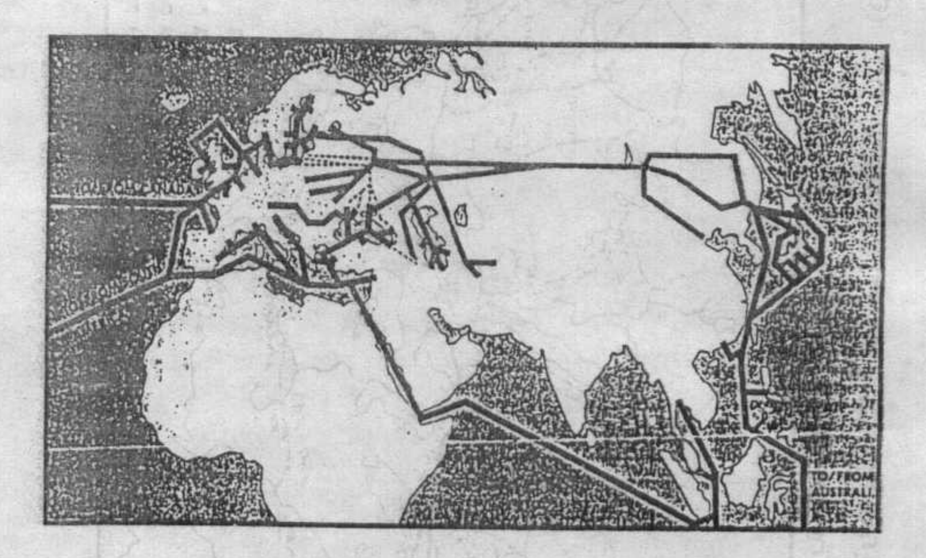


MAP 14 — THE ARCTIC
PACIFIC OCEAN
U.S.A.
ALASKA
NORTH AMERICA
Bering Strait
180°
BEAUFORT SEA
ARCTIC OCEAN
INTERNATIONAL DATE LINE
NORTH POLE
Severnaya Zemlya
ASIA
U.S.S.R.
SIBERIA
90°E
KARA SEA
Novaya Zemlya
BARENTS SEA
Franz Josef Land
Svalbard
North Cape
GREENLAND SEA
CASPIAN SEA
SCANDINAVIA
ARCTIC CIRCLE
80°N
70°N
GREENLAND
Baffin Bay
Hudson Bay
U.S.A.
90°W

خط سكه حديد سيبيريا

THE TRANS - SIBERIAN RAILWAY

خطوط نقل الحاويات
بين قارات العالم براً وبحراً
CONTAINER TRANSPORT



Transsiberian Container-Service and Break Bulk-Services

Europe/Far East, Korea, Hong Kong, Taiwan, Japan, Philippines, Australia and New Zealand V.V.

Europe/South East Asia, Singapore, Malaysia, Indonesia V.V.

Afghanistan/Europe/Far East/South East Asia V V.

Iran

Djulfa, Anzall, Nowshar, Badjigiran, Astara

TSCS - Far East and South East Asia/Iran

TCCS - Europe, Canada, South America/Iran

CVBL - European coordinating and booking agent of the Caspian Volgo Balt Line

CVBL - Port agent in Hamburg for the Caspian Volgo Balt line.

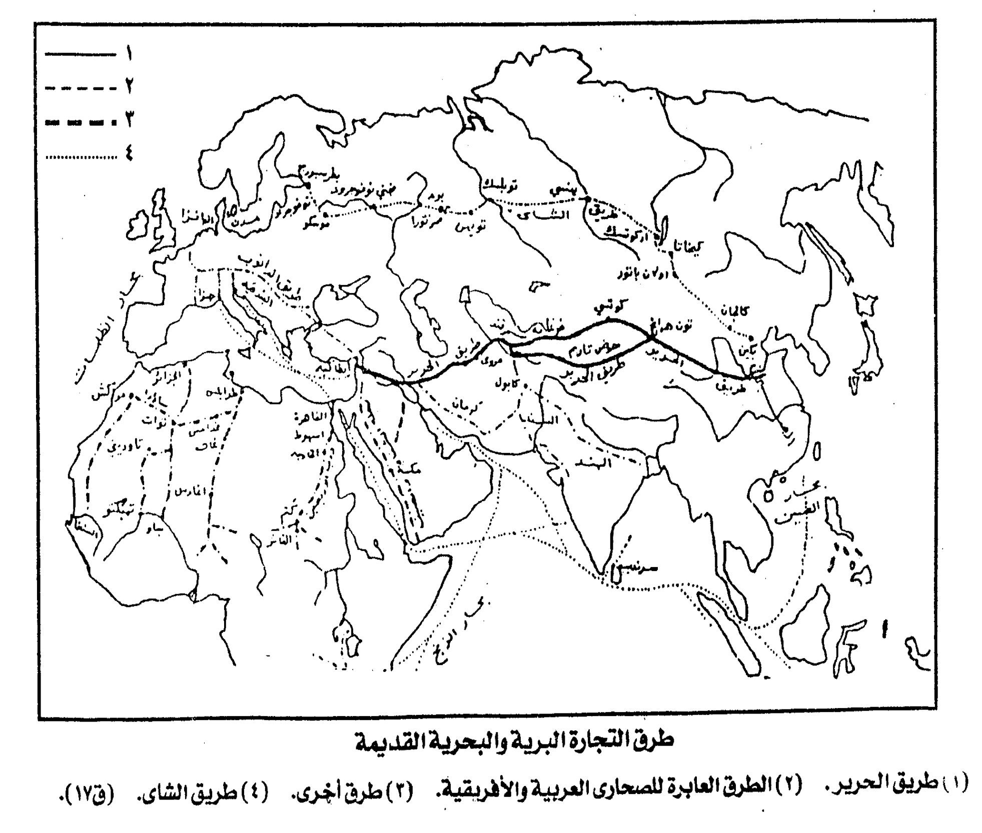
MCSL- General Agent of the Mediterranean Caspian Sea Line Turkey/Iran and booking agent from Spain, Italy, Yugoslavia, Greece to Iran. South America and Canada as well as all other places of receipt worldwide per liner services to Iran.

TANIS-IRAN VIA TURKEY- Shipments from Europe to Iran via Turkey to all Iranian hinterland destinations.

SOUTH IRAN – P.G. -
Direct shipment worldwide from any places to South Iranian Ports.

DIRECT RAIL TRANSPORTATION
From Europe to Iran

DIRECT TRUCK SERVICES
Erope/Iran.

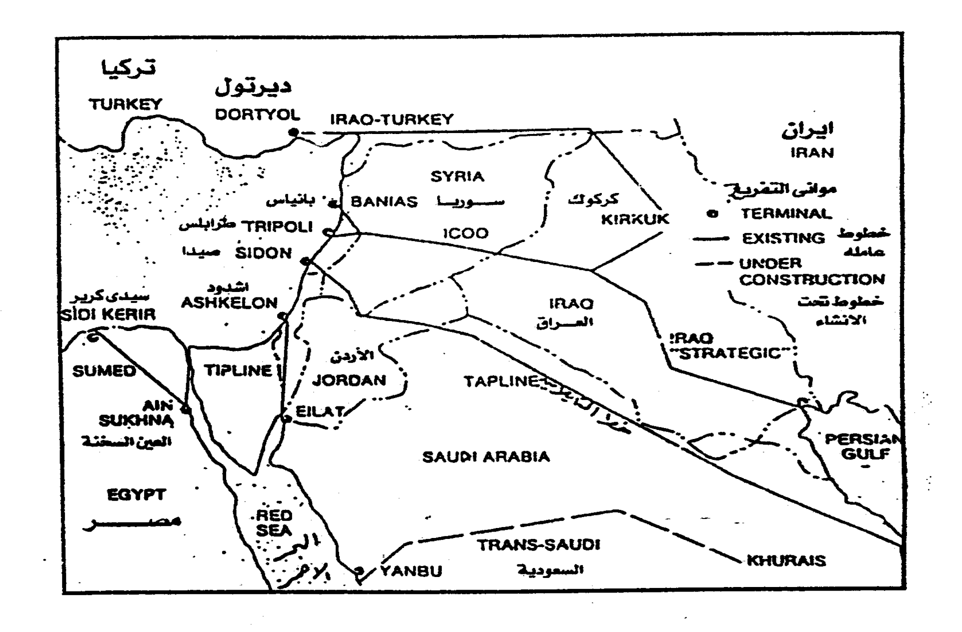


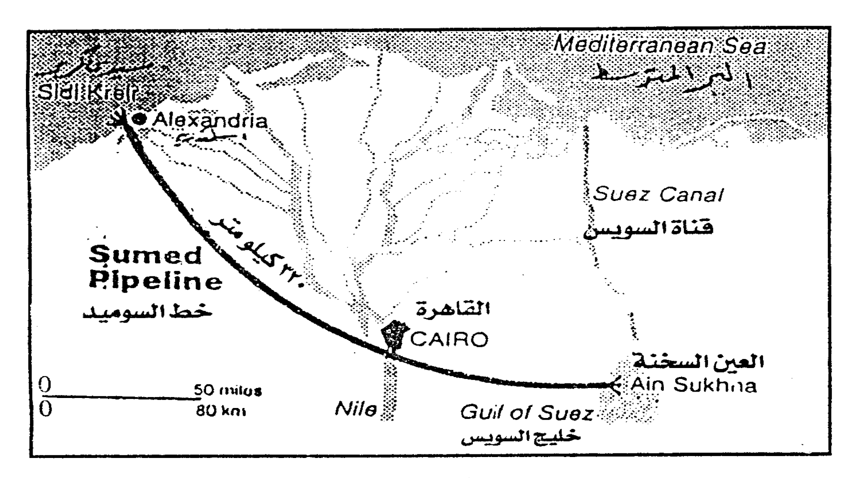
طرق التجارة البرية والبحرية القديمة

(١) طريق الحرير. (٢) الطرق العابرة للصحارى العربية والأفريقية. (٣) طرق أخرى. (٤) طريق الشاى. (ق١٧).

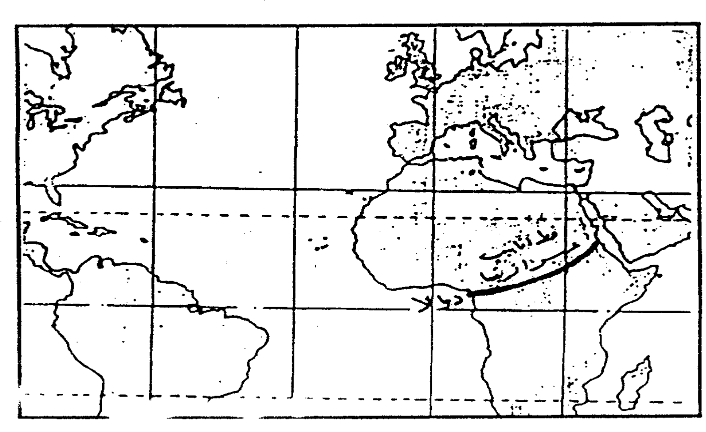
MIDDLE EAST PIPELINES

(١) خطوط أنابيب الشرق الأوسط





(٢) خط أنابيب السوميد



(٣) خط أنابيب البترول عبر أفريقيا

طول الخط = ٣٦٠٠ كيلومتر - طاقته = ٤ مليون برميل يومياً (٢٠٠ مليون طن تقريباً)
قرب بورسودان إلى ميناء دوالا على المحيط الأطلنطى

الدراسة الثالثة

دور قناة السويس في التطور الاقتصادي لموانئ البحر الأحمر*

*اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة ، ندوة " البحر الأحمر عبر عصور التاريخ" (أكتوبر ٢٠٠٣) .

جغرافية حوض البحر الأحمر:

تبلغ مساحة المسطح المائي لحوض البحر الأحمر 450 ألف كيلومتر مربع، ويبلغ متوسط عمقه حوالي 1610 قدم في حين يبلغ أقصى عمق له 7370 قدم تقريبا.[1]

وتبلغ أطوال سواحل البحر الأحمر 8530 كيلومتر ، منها 4318 كم (أي 50.6%) على الساحل الإفريقي ، 4212كم (أي 49.4%) على الساحل الآسيوي ، وفق الجدول(1).

(جدول رقم 1)

أطوال سواحل البحر الأحمر موزعة على مستوى الدول[2]

(الطول بالكيلومتر)

السواحل الأفريقية		السواحل الآسيوية	
الدولة	طول الساحل	الدولة	طول الساحل
مصر	900	مصر	395
إرتريا	1150*	اليمن	1906
الصومال	1100**	المملكة العربية السعودية	1880
السودان	853	الأردن	26
جيبوتي	314	فلسطين المحتلة	5
الجملة	4318	الجملة	4212

ويتشعب البحر الأحمر في قمته إلي شعبتين: خليج مصر تجاه السويس وخليج العقبة تجاه الشام. فأرض الزاوية إذن ليست مصر وحدها ولكن مصر والشام، وإن ذهب الثقل الأكبر لمصر .ويلاحظ أن خليج السويس أطول من خليج العقبة.[3]

كذلك نجد الخلجان المنتشرة في السهول الساحلية على الجانبين: الأفريقي والآسيوي متعمقة في الداخل، فأدت إلي خلق موانى مهمة مثل: مصوع وعصب في السهل الإريتري وكذلك ميناء جدة بالسعودية وميناء الحديدة وعدن باليمن. وانتشرت أمام هذه الخلجان المجموعات الجزرية الساحلية الهامة. وتمتاز هذه الأحواض البحرية بوجود مضايق هامة ممثلة في مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر، كما أن قناة السويس تمثل مدا صناعيا في لسان منخفض شمالي خليج السويس، ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلي مياه البحر المتوسط المعتدلة، مما أثرى الثروة السمكية للبحر الأحمر. [4]

---

* بالإضافة إلي طول سواحل الجزر الإرترية البالغة نحو 1083 كيلومتر .

** بالإضافة إلي سواحل الصومال على المحيط الهندي والبالغ طولها حوالي 1925كيلومتر.

أهمية قناة السويس بالنسبة للبحر الأحمر:

بافتـــتاح قـــناة السويس للملاحة العالمية (1869) أصبحت جزءا من جغرافية العالم الطبيعية والسياســـية، فقد وصلت بين البحرين: المتوسط والأحمر وفصلت بين قارتين: آسيا وإفريقيا . وأصبح الـــبحر الأحمـــر لأول مـــرة في تاريخه بحرا مفتوحا بعد أن كان مغلقا، وأصبحت سواحله الشرقية والغربية أكثر قربا لمواني حوض البحر المتوسط والبحر الأسود وموانى غرب أوروبا.

وقـــد احتـــلت قـــناة السويس والبحر الأحمر مكانها الطبيعي كأهم طريق شرياني في العالم للـــتجارة الدولية والملاحة البحرية عموما، ولتجارة "الشرق – الغرب" خصوصا. وفي دورة التجارة العالميـــة حول الكرة الأرضية تحدد دور القناة، فهي كالقلب النابض أو المضخة (الماصة –الكابسة) عـــلى حـــد تعبير الدكتور جمال حمدان– فعندها تلتقي معظم تيارات تجارة الشرق والغرب وخطوط الملاحة البحرية ثم منها تتوزع في كل الجهات كما يتوزع الدم من القلب إلي الشرايين.[5]

وفـــي المتوســـط كانت القناة تستقطب حوالي 14.5% من حجم التجارة الدولية، في النصف الأول مـــن القـــرن العشـــرين، ولكن انخفضت هذه النسبة إلي حوالي 7% من حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا في العقدين الأخيرين من القرن العشرين (راجع الجدول رقم 2)

وفي هذه الدورة الدموية الكوكبية، كانت القناة تعكس – كالبارومتر الحساس– قطاعا نموذجيا للتجارة التقليدية بين الشرق والغرب، أو بالأصح بين الجنوب والشمال أو مؤخرا بين العالم الصناعي المتقدم والعالم الثالث النامي.[6]

اختصار المسافات وأثره:

إن الوفـــر فـــي مســـافة الرحلة ينعكس أثره على الوفر في عناصر التكاليف (الوقود– زمن الرحـــلة وما ينتج عنه من الوفر في الإيجار والتأمين وتكلفة رأس المال المحتجز في البضاعة) وهو مـــا يعـــني أن إجمـــالي الوفـــورات لكل سفينة تتفاوت حسب طول الرحلة التي تقطعها بين الموانى المختلفة، أي حسب المسافة التي توفرها قناة السويس للسفن العابرة.

إن الوفر في تكلفة الرحلة (voyage cost) ينعكس بدوره علَى تكاليف النقل البحري ويؤدي إلي انخفاض النولون وبالتالي تتخفض أسعار السلع المنقولة بحرا، أي ازدهار التجارة الدولية. وتتمثل عناصر تكاليف النقل البحري في النقاط التالية:

1- عناصر تكاليف رأس المال Capital Cost .
2- عناصر تكاليف التشغيـــل Operating Cost .
3- عناصر تكاليف الرحلـــة Voyage Cost

ويهمـــنا هـــنا مـــن هـــذه العناصر الثلاثة، البند الثالث والذي يتكون من البنود الآتية: رسوم الموانى والقـــنوات وقـــود الرحـــلة، الـــتأمين عـــلى البضـــاعة وعمولـــة الوكيل الملاحي وتكاليف أخرى.

(جدول رقم 2)

تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا ونصيب قناة السويس منها خلال الفترة من عام 91 وحتى عام 2001

النوع	البترول الخام			المنتجات البترولية*			البضائع الصب الرئيسية**			البضائع في حاويات			البضائع الجافة والسائلة الأخرى			الإجمـــــــالي		
السنة	العالم	القناة	%	العالم	القناة	%	العالم	القناة	%	العالم	القناة	%	العالم	القناة	%	العالم	القناة	%
1991	1247	54.4	4.4	326	30.5	9.4	927	31.4	4.3	272	-	-	1338	156.2	11.7	4110	272.5	6.6
1992	1312	52.1	4.0	335	31.2	9.3	913	27.7	3.0	296	-	-	1358	164.0	12.1	4215	275.0	6.5
1993	1356	42.3	3.1	358	33.8	9.4	915	24.9	2.7	324	-	-	1386	196.0	14.1	4339	396.9	6.9
1994	1403	34.0	2.4	368	25.4	6.9	950	31.4	3.3	367	81.6	22.2	1418	117.5	8.3	4506	289.9	6.4
1995	1415	20.4	1.4	381	21.0	5.5	1021	49.9	4.9	405	89.1	22.0	1465	112.7	7.7	4687	293.1	6.3
1996	1466	13.1	0.8	404	22.0	5.4	1019	44.7	4.4	433	97.9	22.6	1537	104.1	6.8	4859	281.8	5.8
1997	1519	13.5	0.9	410	18.3	4.5	1093	52.1	4.8	475	109.1	23.0	1595	103.0	6.5	5092	269.0	5.8
1998	1535	16.4	1.1	402	15.3	3.8	1086	48.5	4.5	500	113.9	22.8	1550	84.4	5.4	5073	278.5	5.5
1999	1550	9.6	0.6	415	13.9	3.3	113	52.5	4.7	532	129.6	24.4	1558	98.8	6.3	5168	306.7	5.9
2000	1608	28.7	1.8	419	24.2	5.8	1207	65.1	5.4	574	143.8	25.1	1626	106.2	6.5	5434	368.0	6.8
2001	1585	31.2	2.0	412	31.0	7.5	1225	59.1	4.8	612	147.3	24.1	1601	103.8	6.5	5435	372.4	6.9

المصدر: Shipping Statistics and Market Review Jan./Feb.2002 Drewry Container Market Outlook 1999-

والنشرات السنوية لقناة السويس.

- المنتجات البترولية تشمل .LPG,LNG

•• تشمل الحديد الخام -الفحم- الحبـــوب.

وتعتـــبر تكـــلفة الوقـــود من أهم عناصر تكاليف استخدام السفينة، حيث تبلغ حوالي نصف تكـــاليف استخدام معظم أنواع السفن (بدون رأس المال) وتزيد بالنسبة لناقلات البترول العملاقة إلي ما يزيد على ثلثي التكاليف.

ويوضـــح لـــنا الجدول رقم (3) مدى اختصار قناة السويس المسافة بين موانى البحر الأحمر وشـــرق إفريقيا وبين موانى غرب البحر المتوسط، فقد بلغت نسبة الوفر في المسافات ما بين 83%و 24% .

(جدول 3)

إلي ميناء LAVERA بالبحر المتوسط (جنوب فرنسا) (غرب البحر المتوسط)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفر بالأميال البحرية*	نسبة الوفر في المسافة%
بورسودان	2303	10368	8065	%77.8
مصوع	2582	10109	7527	%74.5
عصب	2780	9859	7079	%71.8
جيبوتي	2899	9826	6927	%70.1
ما ليندي	4511	8267	3756	%45.4
دار السلام	4651	8127	3476	%42.8
بيرا (موزمبيق)	5508	7250	1742	%24
جدة	2245	10411	8166	%78.4
عدن	2916	9717	6801	%70
ينبع	2069	10561	8492	%80
الحديده	2684	9940	7256	%73
العقبة	1909	10957	9048	%82.6

*الميل البحري= 1852 مترا، ولتحويل الأميال البحرية إلي كيلومترات نضرب في 1.852.

كذلــك يوضح لنا الجدول رقم (4) أن موانى البحر الأحمر وشرق إفريقيا قد أصبحت قريبة مـــن موانى دول غرب أوروبا بعد أن اختصرت قنــــاة السويس المسافة بنسب تراوحت بين 68% و25%

(جدول رقم 4)

المسافات من موانى البحر الأحمر إلي ميناء روتردام (هولندا غرب أوربا)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر الرجاء الصالح بالأميال البحرية	الوفر بالأميال البحرية	نسبة الوفر %
العقبة	3661	11343	7682	%67.7
عصب	4532	10245	5713	%55.8
جيبوتي	4651	10212	5561	%54.5
الحديدة	4436	10326	5890	%57
جدة	3997	10797	6800	%63
عدن	4668	10103	5435	%53.8
مصوع	4334	10495	6161	%58.7
بورسودان	4055	10754	6699	%62.3
ينبع	3821	10947	7126	%66.1
ماليندي (كينيا)	6263	8653	2390	%27.6
دار السلام (تنزانيا)	6408	8513	2105	%24.7

الوفورات التي تحققها الطرق الملاحية المختلفة باستخدام قناة السويس

الطرق الملاحية والموانى الممثلة لها	عدد أيام الوفر
– البحر المتوسط (تارانتو) – البحر الأحمر (جدة)	26.8
– شمال غرب أوروبا (روتردام) – البحر الأحمر (جدة)	19.1
– البحر المتوسط – شرق إفريقيا (ممبسا)	13.6
– أمريكا الشمالية (موبل) MOBILE – البحر الأحمر (جدة)	12.7
– شمال غرب أوروبا (روترادم) –شرق إفريقيا (ممبسا)	5.7

ويمكن تحويل الوفر في المسافة إلي وفر في عدد أيام الرحلة بافتراض أن سرعة السفن 14 ميلا بحريا في الساعة وأن عبور القناة وفترة الانتظار تستغرق يوما واحدا للرحلة.

وبتطـــبيق ذلـــك عـــلى مواني البحر الأحمر في الجدولين رقم 5. 6 نجد أن الوفر في زمن الرحـــلة بيـــن موانـــي البحر الأحمر ومواني البحر المتوسط وغرب أوروبا قد بلغ من 23 يوما إلي خمسة أيام.

(جدول رقم 5)

عدد أيام الوفر في الرحلة فيما بين مواني البحر الأحمر
وميناء (لافيرا) في جنوب فرنسا غربي البحر المتوسط

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح بالأيام	الوفر في زمن الرحلة بالأيام
بور سودان	7.9 يوم	30.9	23
مصوع	8.7 يوم	30.1	21.4
عصب	9.3 يوم	29.3	20
جيبوتي	9.6 يوم	29.2	19.6
ما ليندي	14.4 يوم	24.6	10.2
دار السلام	14.8 يوم	24.2	9.4
بيرا (موزمبيق)	17.4 يوم	21.6	5.2

(جدول رقم 6)

عدد أيام الوفر في الرحلة فيما بين موانى البحر الأحمر وميناء روتردام (غرب أوربا)

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح بالأيام	الوفر في زمن الرحلة بالأيام
بور سودان	13.1 يوم	32	18.9
مصوع	13.9 يوم	31.2	17.3
عصب	14.5 يوم	30.4	15.9
جيبوتي	14.8 يوم	30.4	15.6
ما ليندي	19.6 يوم	25.8	6.3
دار السلام	20.1 يوم	25.3	5.0
بيرا (موزمبيق)	22.6 يوم	22.7	0.1

واضـــح مـــن الجداول السابقة أن المسافات أقصر في كل الحالات بطريق السويس، وهذا لا يعـــني فقط وفرا هاما في عدد أيام الرحلة ولا في عدد السفن اللازمة لنفس الرحلة الواحدة، وبالتالي فـــي عـــدد الـــرحلات التي يمكن للسفينة الواحدة أن تقوم بها في العام الواحد، وإنما كذلك في نفقات التشغيل – السابق الإشارة إليها – من وقود وتموين وصيانة وتأمين .. إلخ

وفضـــلا عـــن هذا فإن لطريق السويس ميزة تجارية وعمرانية وملاحية حاسمة على طريق رأس الـــرجاء الصـــالح، فالأول أغني بالموانى الصالحة المجهزة ومحطات التموين والفحم المنتشرة عـــلى امـــتداده، كمـــا أنـــه غني بمناطق الإنتاج والأسواق والنشاطات التجارية التي تجتذب السفن الـــتجارية وســـفن البضائع وخاصة السفن الجوالة TRAMP ، لدرجة أن نيوزيلاند مثلا تستخدم قناة السويس أكثر مما تستخدم قناة باناما ، رغم أنها أقرب إلي بريطانيا عن طريق هذه الأخيرة ورغم أن هـــذه الأخيرة أقل في رسومها من رسوم قناة السويس. كذلك فإن طريق السويس طريق "بحري" في معظمـــه، أي يجـــتاز بحـــارا داخليه شبه مغلقة أو "أنصاف محيطات" أو هوامش مخيطات، تقل فيها أخطـــار الـــتيارات والعواصف والأنواء البحرية. ولذا فهو طريق ملاحي آمن بعكس طريق الرأس، الـــذي هـــو "محيطـــي" أكثر حيث تشتد العواصف الهوجاء في البحار الجنوبية خاصة في "عروض الأربعينات الصاخبة" أو المزمجرة كما تسمى: Roaring Forties .[7]

أهم موانى البحر الأحمر:

إن الموانى والثغور المطلة على حوض البحر الأحمر وامتدادته تبلغ حوالي 70 ميناء (انظر الجـدول رقم 7) منها 49 مركزا عمرانيا (70% تقريبا) تطل بشكل مباشر على البحر الأحمر، 21 مركزا عمرانيا (30%) تطل على خليج عدن الذي يعد امتدادا جنوبيا للبحر الأحمر.

وتـبدو ضـآلة أعـداد الموانى والثغور المطلة على البحر الأحمر وتواضع أحجامها وثقلها النسبي المحدود بالقياس إلي طول سواحله وذلك بالمقارنة بالبحار الأخرى في العالم: كالبحر المتوسط وبحر الشمال والبحر البلطي أو بحار اليابان وشرق الصين وجنوب الصين في آسيا.[8]

إن موانـي البحر الأحمر مثل: عصب ومصوع وسواكن وبور سودان على الجانب الإفريقي فـي حاجـة ماسـة للتوسع الكبير في هيكلها البنائي لتساهم في النشاط الملاحي وخدمات السفن على طـول الطـريق الملاحي الرئيسي على امتداد البحر الأحمر ويكون ذلك عن طريق: زيادة الأرصفة الـبحرية فـي أطوالها وأنواعها وتجهيزاتها بمعدات حديثة لمناولة البضائع من والي السفن المختلفة والتوسع في بناء المخازن لاستقبال حركة التجارة، علاوة على ربط هذه الموانى بشبكات من الطرق الداخـلية والخارجية وبالأخص شبكات السكك الحديدية والطرق البرية وخطوط الملاحة الجوية وذلك لـربط مـدن وموانى البحر الأحمر بالشرق الأوسط والوطن العربي وحوض البحر المتوسط وشمال ووسـط إفـريقيا لتنشيط حركة التجارة بين حوض البحر الأحمر والأراضي المجاورة ولا سيما مع السوق الأفريقية باعتبارها أغنى قارات العالم بالمواد الخام.

ومـع ذلك تتفوق موانى البحر الأحمر على مثيلاتها من بحار العالم في كثافة استغلال المياه الـبحرية والتي تستغل هنا في الحصول على المياه الصالحة للشرب عن طريق إعذاب المياه البحرية كما في بعض موانى وثغور المملكة العربية السعودية ومصر على وجه الخصوص، والاعتماد الكبير على الصيد البحري كحرفة أساسية يحترفها قطاع عريض من سكان هذه الثغور لتعويض النقص في الثروات الحيوانية وخاصة في اليمن وإرتريا وجيبوتي بالإضافة إلي السعودية ومصر:[9]

(جدول رقم 7)

المواني الأفريقية على ساحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا *

البلد	عدد المواني والثغور	أطوال الساحل(كم)	الكثافة (متوسط المسافات بين المواني)
مصر	14	1295كم	92.5
السودان	6	853كم	142.1
ارتيريا	5	1151كم	230.2
الصومال	5	1100كم	220.0
جيبوتي	3	314كم	104.0
السعودية	15	1880كم	125.3
اليمن	7	500كم	71.4
الأردن	1	26كم	26.0
فلسطين المحتلة	1	5كم	5.0
اليمن (على خليج عدن)	13	1406كم	108.1
المجموع	**70**	**8530**	

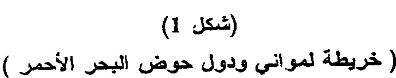
ويلاحظ أن أكبر المراكز العمرانية المطلة بشكل مباشر على البحر الأحمر هي: جدة والسويس وبور سودان* (نحو نصف مليون نسمة لكل منها) يليها الحديدة فعدن ثم جيبوتي (حوالي 400 ألف نسمة).

هــذا وقــد أدت كثافة حركة النقل البحري وتزايد حجمها وتعدد مفرداتها – كما سنرى فيما بعــد– على الخطوط الملاحية العابرة لقناة السويس تزايد أهمية العديد من مواني البحر الأحمر مثل: جــدة وجيــبوتي وعدن ورواج أوضاعها الاقتصادية، وإزدياد تعداد سكانها وما يتبع ذلك من اتساع نطاقاتها العمرانية وازدياد مجالات الخدمات البحرية بها.

أضــف إلــي ذلك دور البحر الأحمر كمسار رئيسي لناقلات البترول المتجهة إلي الأسواق العالميــة، وهو أمر زاد من أهمية بعض المواني والثغور وتحديد هياكل تركيبها الاقتصادي، كما هو الحال بالنسبة لكل من عدن وينبع ورأس عيسى (اليمن) وبشاير (السودان) والعين السخنة(مصر).

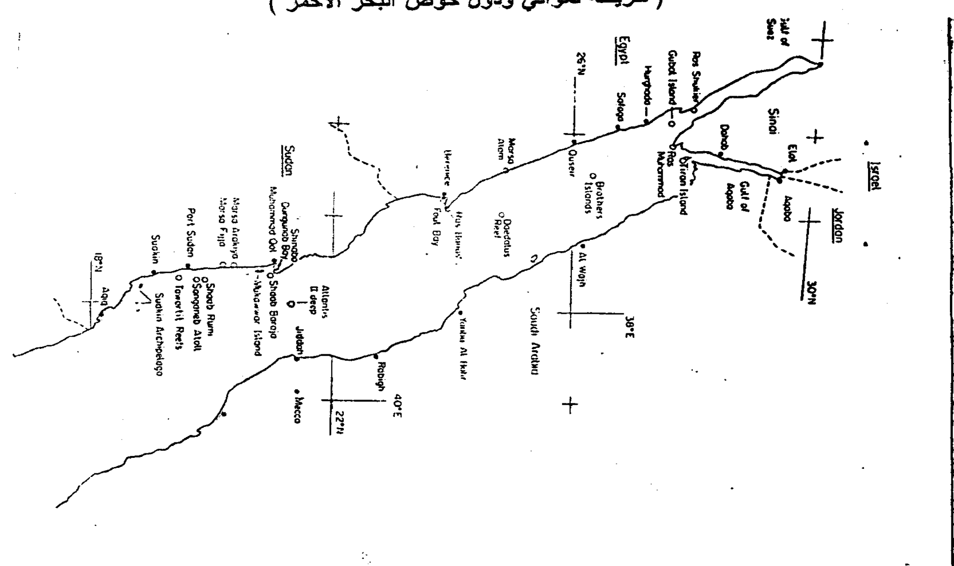
---

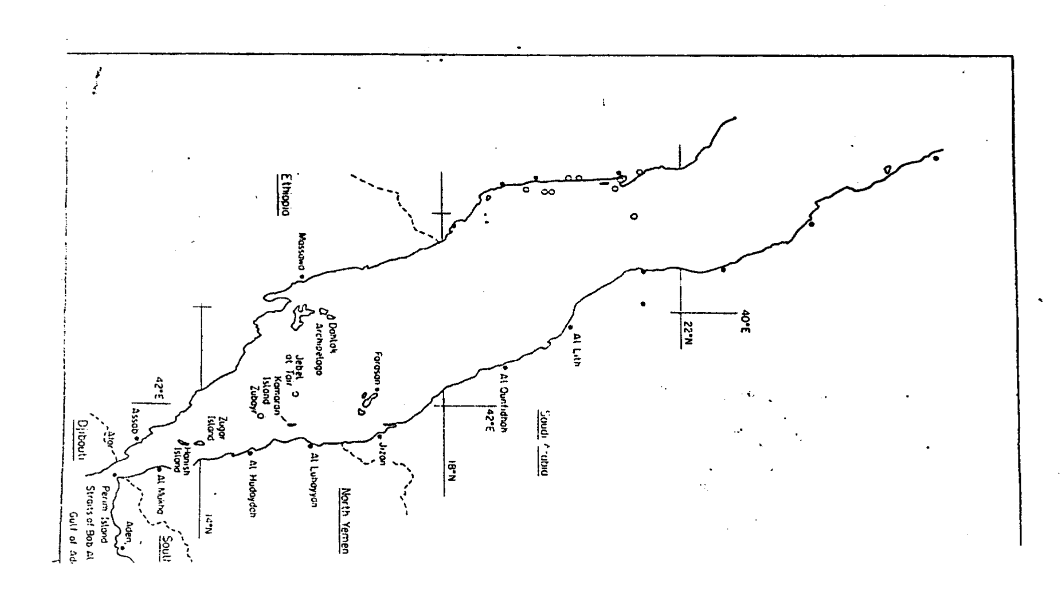
* المصدر: خميس الزوكة، البحر الأحمر. ص 216.



(شكل 1)

(خريطة لموانى ودول حوض البحر الأحمر)





ولم يتجاوز حجم سكان الموانى والثغور المطلة على البحر الأحمر وامتدادته 7 مليون نسمة وهو ما يوازي 3% فقط من جملة سكان حوض البحر الأحمر عام 2000.

وربمـــا أســـهم في ذلك عدة عوامل منها: اتساع النطاق الصحراوي الجاف المتاخم لسواحل الـــبحر الأحمـــر وعدم وجود مجاري مائية دائمة تصب فيه، علاوة على ضعف شبكات الطرق التي تربط سواحله. ومعظم أقاليم دول الحوض، باستثناء نطاقات محدودة تتركز أساسا في مصر والمملكة العربية السعودية واليمن والأردن وفلسطين المحتلة.

مواني مصر على البحر الأحمر:

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية 1869 والنمو المضطرد للملاحة العالمية اهتم الخديوي إســـماعيل بـــأن يوجد لجميع البواخر المارة بالقناة ميناء يتوافر فيه جميع المقومات والتسهيلات التي تحـــتاجها الســـفن عـــند وصولها إلي مدينة السويس، فأنشأ ميناء "بور إبراهيم" – السويس حاليا عام 1865– وتـــلي ذلك إنشاء بعض التجهيزات إلي أن وصل الميناء إلي وضعه الحالي مع إنشاء بعض التســـهيلات للمرافق البترولية وإنشاء مرسى الأدبية . وفي عام 1932 أنشئ رصيف الحجاج بميناء الطور لكي ترسو عليه سفن الحجاج. ويقع هذا الميناء في شرق خليج السويس.

وبعـــد ذلـــك بـــدأ الانتفاع بالخلجان البحرية بمنطقة الغردقة وسفاجا والقصير على الشاطئ الأفريقي للبحر الأحمر، وميناء شرم الشيخ ومرسى نويبع على الساحل الأسيوي للبحر الأحمر علاوة على إنشاء المواني البترولية الأخرى ومنطقتي البحر الأحمر وخليج السويس.[10]

وأهـــم موانـــي مصر على البحر الأحمر هي: السويس، الأدبية، نويبع، الطور، شرم الشيخ، الغردقة، سفاجا، القصير.

مواني المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر:

ســـنركز في هذه الدراسة على مينائين هامين هما: ميناء جدة الإسلامي وميناء ينبع حيث قد أثـــرت قناة السويس على هذين المينائين فقد قربت المسافة بينهما وبين حوض البحر المتوسط وغرب أوربا وأمريكا*

ميـــناء جـــدة الإســـلامي: تعد من أكبر مراكز العمران الحضري المطلة على البحر الأحمر بشكل مباشر من حيث الحجم وأكثرها تنوعا من حيث التركيب الاقتصادي للسكان (1.8 مليون نسمة) يليها

---

* راجع جداول رقم :3و4.

فـــي الحجـــم ميناء السويس ثم بورسودان(نحو ½ مليون نسمة لكل منهما) ، ثم الحديدة (200 ألف نسمة).

وقـــد جهـــزت الســـعودية الميناء بأحدث وسائل مناولة البضائع علاوة على بناء العديد من الأرصفة لاســـتقبال الأنـــواع المختـــلفة من البضائع. وتقدر إجمالي البضائع الواردة والصادرة عبر ميناء جدة الإسلامي خلال عام 2000 م* بـــ 18.120.327 طنا. بياناتها وفق الجدول التالي:

(جدول رقم 8)

ملخص البضائع المناولة (صادرات وواردات)

بميناء جدة الإسلامي

حسب النوع (بالطن الوزني) (عام 2000)

نوع البضائع	الواردات	الصادرات
بضائع سائبة صلبة	4.511.643	27.418
بضائع سائبة سائلة	161.556	–
بضائع عامة	3.113.699	297.621
حاويات	6.137.545	3.221.814
بضائع دحرجة/عربات	511.867	78.292
مواشي	58.872	–
المجموع	**14.495.182**	**3.625.145**
المجموع الأجمالي	**18.120.327**	

وازدادت حركة تداول الحاويات في ميناء جدة الإسلامي في السنوات الأخيرة وفق الجدول الآتي:

(جدول رقم 9)

أعداد TEU ** خلال الأعوام

السنة	العدد
1999	1.002.628
2000	1.043.617
2001	1.100.000

(11)

*يعتبر بمثابة ميناء دولي على أحدث طراز وازدادت تسهيلات الميناء.

** TEU أي حاويات مقاس 20 قدم.

أما عن أعداد الأرصفة بميناء جدة ونوعياتها فيبينها الجدول الآتي:

(جدول رقم10)

العدد	نوع الرصيف
29	بضائع عامة
7	حاويات
7	حبوب سائبة
7	دحرجة RO/RO
2	بضائع مبردة
2	ركاب
2	بضائع سائبة
2	مواشي
58	المجموع

أما الميناء السعودي الرئيسي الثاني في البحر الأحمر فهو ميناء "ينبع" وأهميته في أنه ميناء تصدير البترول السعودي، فخط بترولين الذي يربط بعض حقول البترول شرقي البلاد (خريص، الغـوار) بميـناء ينـبع في أقصى غربي البلاد على ساحل البحر الأحمر، ويبلغ طول هذا الخط 1215كـم وتقـدر طاقتـه الأولية بنحو 1.8 مليون برميل يوميا زادت بعد ذلك حتى بلغت 2.3 مـليون برميل يوميا.[12]، حيث تمت به توسعات ذات أهمية في السنوات الأخيرة. وقد أثرت قناة السـويس عـلى هـذا الميناء الذي تتجه شحناته عبر قناة السويس وأيضا عبر خط "السوميد" في العين السخنة على البحر الأحمر.

ويعيـش حوالـي 60% من السكان في السعودية على طول سواحل البحر الأحمر وظهيرها المباشـر والحجـاج سـنويا يعتـبرون من الموارد الهامة للتوظف، ففي خلال عام 1967 زار الأراضـي المقدسة 226000 حاج ثم بلغوا في عام 1977(709000 حاج) ، وأصبح ميناء جدة الإسلامي مركزا هاما للمواصلات.[13]

موانى السودان

ميناء سواكن:

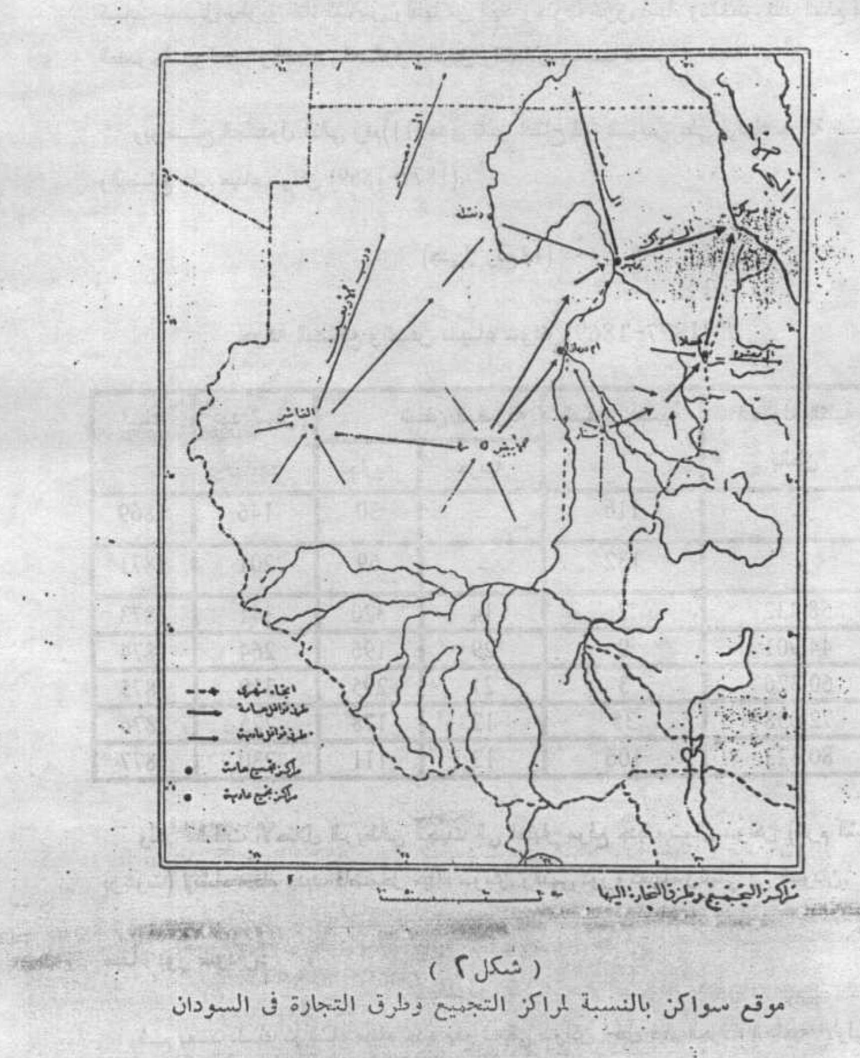
كــانت ســواكن في عام 1805 خرائب تقريبا، ولكن في عام 1869 بلغ عدد سكانها 8000 نســمة، وفجأة أصبحت الميناء الرئيسي للسودان ومصر العليا، وأصبحت خطوط السكك الحديدية عندئذ مطلوبة وضرورية لتنمية الموانى وظهيرها Hinterland فكان أول خط حديدي يربط بين بربرة وسواكن ووادي النيل.

وهكـذا رشحت سواكن للمجد بعدما أقتربت من أوربا عـن طريق قناة السويس فأصبحـت لا تبعد عن مرسيليا مثلا بأكثر من 15 يوما.[14]

كما أن البضائع التي تخرج عن طريقها تصل إلي سوق لندن قبل أن تصل مثيلاتها التي تمر بطريق مصر بحوالي ستة شهور على الأقل. واستمر الازدهار والصعود والاطراد في نمو حجم الـتجارة والسـلع في ظل السياسة الرشيدة حتى أصبحت سيدة موانى البحر الأحمر بصفة عامة، وسيدة موانى الساحل السوداني بصفة خاصة.[15] وازدادت قيمة التوجيه البحري، وأصبح وصول السـفن مـن كل الجنسيات ووصول القوافل من الداخل منتظما. وباتت الشحنات الضخمة تزدحم بالميـناء وعـلى كـل الأرصفة في انتظار دورها للشحن. وكان من الطبيعي أن تدب الحياة في سـواكن وأن تسـترد بعـض عزها القديم في خدمة الملاحة والتجارة في السنوات العشر التالية لإفتـتاح قـناة السويس والسابقة لقيام الثورة المهدية. وتذكر التقارير أنها عادت مركزا للعمران وازدحمـت بالسـكان مـن البجاه والعرب وأبناء الجاليات الوافدة إليها من يونان وترك ويمنيين ومصريين وأرمن وشوام وهنود وغيرهم من أصحاب المصالح التجارية.

وزاد فيهـا العمائـر المرتفعة المخصصة أدوارها السفلى لتخزين البضائع، ريثما تشحن أو تحمـلها القوافل إلي مراكز التجارة والعمران في قلب الأقاليم السودانية. وارتبطت سواكن بميناء الســويس وبعـض موانـي البحر الأحمر على الساحل الأسيوي المقابل بخدمات بحرية منتظمة أسـبوعية، تعمـل عـليها سفن بعض الشركات التي تكونت لخدمة تجارة البحر الأحمر والخليج الفارسـي، والشـركة الخديويـة وشركة الملاحة الإيطالية روباتينو بالإضافة إلي سفن الملاحة المحيطيـة الكـبيرة التي تمر عبر البحر الأحمر بين الشرق والغرب، وكانت تعرج على سواكن من أجل شحن أو تفريغ بعض السلع. ويعني ذلك أنها لم تكن في خدمة الملاحة والتجارة المحلية للـبحر الأحمر، بل اصبحت محطة رئيسية على طريق الملاحة الدولية التي تعبر البحر الأحمر وقناة السويس، شأنها في ذلك شأن غيرها من المحطات كعدن والسويس وبورسعيد.

ويذكـر يونكـر [16] الذي زارها في عام 1875 م أنها أصبحت ميناء السودان الأول ومنفذه الرئيسي لتصريف سلعه ومنتجاته، التي ازداد عليها الطلب في الأسواق الأوروبية. ونجد أيضا



(شكل ٢)

موقع سواكن بالنسبة لمراكز التجميع وطرق التجارة فى السودان

أن الحكومـــة اليونانيـــة فـــي عام 1869 تقدمت بطلب لتعيين وكيل قنصل عام بها لرعاية مصـــالح الـــرعايا اليونانيين فيها. [17] وتوضح جداول الواردات لميناء سواكن أن معظم السلع كـــانت تصـــل بطريق قناة السويس وأقلها من الهند وجنوب شرق آسيا. وتتلخص تلك السلع في المنسوجات والسكر والتمباك والصابون والدقيق والشبلان وخشب البناء.

ويوضـــح الجـــدول التالي رقم(11) مدى تأثير افتتاح قناة السويس على ازدياد حركة السفن والبضائع على ميناء سواكن (1869-1877).

(جدول رقم11)

حركة البضائع والسفن بميناء سواكن(1869-1877)[18]

السنة	عدد السفن	السفن المصرية		السفن الأجنبية	الحمولة الكلية بالطن
		تجارية	حربية		
1869	146	30	-	116	-
1871	201	69	-	132	-
1873	341	320	14	7	58.432
1874	264	196	29	9	44.901
1875	319	295	21	3	60.326
1876	225	178	12	35	72.058
1877	230	111	13	106	80.523

ولكن سلطات الاحتلال البريطاني اتجهت إلي اختيار موقع جديد، شمال سواكن (شرم الشيخ برغوت) لإنشاء ميناء جديد، فاضمحل ميناء سواكن وانتهى دوره كميناء رئيسي في السودان.

ميناء بور سودان:

ثـــم بعـــد ذلـــك تم إنشاء ميناء جديد يقع شمالي سواكن -قبل قيام الحرب العالمية الأولى- لاســـتقبال السفن الكبيرة التي لا تستطيع استخدام مراسي ميناء سواكن وسرعان ما استقطب بور ســـودان بســـرعة الســـفن وهمش من نشاط سواكن وانتقلت الإدراة الحكومية وكذلك التجار إلي الميناء الجديد في عام 1936.

وتـــتجه بـــور سودان أكثر إلي المحيط الهندي واليابان، هذا بالإضافة إلي أن هذا الجزء من السـوـودان قـليل السـكان (حوالـي ½ مليون نسمة) وسوقه محدودة وقليل الانتاج حيث تجارة الصادرات والواردات محدودة أيضا. [19]

اهـتمت السـودان بمشاريع تنمية وتطوير الموانئ في مرحلتين لتوسيع وتطوير ميناء بور سودان، كانت المرحلة الأولى تهدف إلي تطوير التسهيلات للبضائع العامة، وقد اكتسبت "مؤسسة الموانـي السـودانية" تجـربة من شأنها ارتفع مستواها الفني . إن من محصلة هذه المرحلة هو تقليص وقت الانتظار من شهر واحد إلي أسبوع واحد فقط، كما تطورت امكانية طاقة الميناء من خمس بواخر إلي 15 باخرة في اليوم، كما سجل الميناء زيادة في العمليات بنسبة 72%.

أمـا المرحلة الثانية، فكانت تهدف إلي تطوير إمكانيات الميناء لاستخدام التقنيات الحديثة في معالجـة الحمـولات والبضـائع الصب واقامـة مباني جديدة للإدارة والخدمات (تنتهي في عام 1984).

وقـام السـودان بتشييد أحواض إضافية ومحطة للنفط في الساحل الجنوبي، وذلك على أثر اكتشاف النفط في جنوبي غربي السودان. ويقع بين ميناء بورسودان وميناء سواكن القديمة. [20]

ميناء جيبوتي:

يعتـبر من الموانئ التي استفادت كثيرا بافتتاح قناة السويس . وقد أسهم إنشاء خط سكة حديد "أديـس أبابا /جيبوتي"، بمساعدة الفرنسيين عام 1962، في نشاط الحركة الاقتصادية في جيبوتي وتعـدد محاورها بصورة تعكس الاتساع العمراني وتزايد حجم السكان في مدينة جيبوتي (320 ألـف نسمة) التي أصبحت إلي جانب دورها القومي تشكل بوابة التجارة الدولية لإثيوبيا بالإضافة إلي دورها الإقليمي في حوض البحر الأحمر .[21]

ونتيجة لكثافة حركة المرور في البحر الأحمر أصبح ميناء جيبوتي يتبوأ المركز السادس بين موانئ العالم من حيث الخدمات التي يقدمها للسفن.

لقـد توجهت جيبوتي لدورها الرئيسي الذي تحتله كمركز لنقل البضائع من باخرة إلي أخرى وكمركـز تجـاري لـلقرن الإفـريقي لتنشيط اقتصادها الذي يعاني من قلة الإمكانيات من بناء الصناعة وغيرها من القطاعات. لذلك أنشأت محطة الأحواض عند الميناء (1984)، وعزز ذلك من دور جيبوتي كمركز لنقل البضائع وتفريغها من باخرة لأخرى وإلي جهات شرق إفريقيا وإلي شبه الجزيرة العربية. ويحتوي ميناء جيبوتي على 8 مراسي للمياه العميقة. ولقد قدمت السعودية

الأمـــوال لبـــناء وحدات تبريد جديدة بحيث أصبح في إمكان جيبوتي توسيع تجارتها في الفواكه والخضراوات واللحوم المجمدة، كما قدمت الكويت الأموال لتوسيع إمكانيات التخزين.[22]

ميناء مصوع :

ازدادت حـــركة الملاحـــة في ميناء مصوع بعد افتتاح قناة السويس، فنجد أن واردات الميناء بلغت 10.589.606 فرنكا عام 1887 مقابل 9.195.826 فرنكا في عام 1886.

وجـــاءت أنباء من روما بأن شركة الملاحة البريطانية: BRITISH INDIA تنوي اتخاذ ميناء مصـــوع كميـــناء تـــتوقف فيـــه: (PORT DESCALE)لخطها المنتظم التجاري فيما بين لندن وزنزبار.[23]

وقـــد تطور ميناء مصوع فهو مزود بفنار لإرشاد السفن ارتفاعه 22.86 مترا وتبلغ مساحة الميناء 7.51 كم^2 وعرض مدخل الميناء 305.39 مترا.

والميـــناء مـــزود بإمكانيات لتموين السفن بالوقود والمياه العذبة والمخازن وقطع الغيار، وبه عـــددا مـــن القاطـــرات للمعاونة في الرسو والجر وخلافه، وإمكانية إصلاح السفن الساحلية فقط ومزود بالعديد من أوناش الرفع والمراسي تبلغ ستة مراسي إجمالي طولها 906.72 مترا.[24]

ميناء عدن:

يعتـــبر مـــن أكبر الموانـي التي استفادت كثيرا من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، فهي تسيطر على مفتاح أقصر طرق المواصلات البحرية في الهند وآسيا إلى أوربا عبر قناة السويس. وهـــي فـــي نفـــس الوقت مركز بحري إنجليزي (إبان فترة الاحتلال) يسيطر على منطقة البحر العربي في شرق إفريقيا إلى السواحل الغربية للهند وسواحل الجزيرة العربية.

وترتفع قيمة مواني للتموين لكثرة السفن التي تدخلها، ومما يدل على ذلك أن ميناء عدن كان ثـــاني موانـــي المحيـــط الهندي من حيث حمولة السفن التي تزود هذا الميناء وذلك برغم ما هو معروف من أن حجم التجارة في ميناء عدن أقل بكثير من ميناء مثل مدراس أو دربان.[25]

وتتصدر عدن مراكز العمران الحضري المطلة على خليج عدن ويبلغ عدد سكانها نحو 600 ألف نسمة.

وازدادت حـــركة الحاويات في ميناء عدن في السنوات الأخيرة فقد بلغت الحاويات المتداولة بالميناء في عام 1999 (121679 حاوية TEU) وفي عام 2000 بلغت TEU247000.[26]

وأصـــبح ميناء عدن بعد حركة الملاحة الكثيفة في البحر الأحمر، نتيجة افتتاح قناة السويس لـــلملاحة، واحد من أكبر مواني العبور في العالم (TRANSIT PORT) ويمثل المركز الرابع من بين مواني العالم في بعض التقديرات.[27]

وإذا انتقلنا إلى خليج العقبة نجد هناك ميناءين هامين:

ميناء العقبة الأردني:

وهـو المـنفذ الوحيـد للأردن للوصول إلي البحار ويقع على قمة خليج العقبة ويمثل رابطة حيويـة بين الشرق والغرب وعملت الدولة على توسيعه وتحديثه وذلك بعد أن تطورت عمليات الـتعدين والصـناعة للفوسفات، وقد ازداد الاعتماد عليه بعد أن قررت الحكومة اعتماده بدلا من الموانـي السـورية ومن بيروت. فقد بلغت صادرات هذا الميناء (612000) طن عام (1966) وازدادت لتصل إلي (1116000) طن عام 1974 ومعظمها من الفوسفات. والإرشاد اجباري في ميناء العقبة.[28]

ويمـثل الفوسفات 95% من صادرات العقبة بلغت 1.116.600 طنا خلال عام 1971 وقد ازداد حركة الحاويات في ميناء العقبة ففي نفس سنة 1982 (1105753حاوية) وفي سنة 1979 (33442 حاوية).[29]

هذا وقد استخدمت العراق ميناء العقبة بعد إغلاق موانيها على الخليج.

ولا شـك فقـد استفاد ميناء العقبة من قناة السويس التي قربت موانى حوض البحر المتوسط وموانى غرب أوربا إلي ميناء العقبة.

ميناء إيلات:

ميـناء إيلات الإسرائيلي يجاور ميناء العقبة الأردني، وهو ميناء إسرائيل الوحيد على البحر الأحمـر وحـركة البضائع في هذا الميناء غالبيتها قادمة من البحر الأحمر. ذلك أن مركز الثقل الأساسي للمواني الإسرائيلية يرتكز على سواحل البحر المتوسط.

إلا أن ميـناء إيلات ترتبط بخط بري يربطه بميناء أشدود وحيفا على البحر المتوسط،ويمثل تهديـدا لقـناة السويس حيث يمكن نقل الحاويات في زمن قدره من 6–12 ساعة (من إيلات إلي اشدود) ولكن الشركات العاملة في الشرق الأوسط لا تستخدم هذا الخط لاعتبارات سياسية.

ونـتيجة لإغـلاق قناة السويس (1967–1975)، أخذت إسرائيل تطور طريق (إيلات– اشدود عسقلان)، لكي يصبح طريقا للترانزيت العالمي لنقل البضائع بين إفريقيا وآسيا وأوربا وقد بلغ ما نقـل بواسـطة هـذا الخط حوالي(160) ألف طن من البضائع عام (1973) من أوربا وشرقي إفريقيا.[30]

وتستقبل إسرائيل عن طريق البحر الأحمر 60% من جملة وارداتها من المواد الخام وأيضا تصـــدر عن طريقه ما يوازي 20% من جملة صادراتها إلي الأسواق العالمية.بالإضافة إلي أنه يمـــثل الـــبوابة الـــتي يمر منها معظم وارداتها من البترول ومشتقاته.وهي حقائق تبرر حرص إســـرائيل الدائـــم عـــلى أن يكون لها تواجد بشكل مؤثر عند باب المندب (البوابة الجنوبية للبحر **الأحمـــر)** لتستخدمه أداة ضغط للتعامل في دائرة العالم العربي المحيط بها بشكل مباشر، وهو ما يضيف مزيدا من الأهمية للبحر الأحمر لأطراف الصراع العربي الإسرائيلي .[31]

تكسب إسرائيل بتواجدها البحري في البحر الأحمر ميزة مرونة تحركات سفنها البحرية بين شـــمالي البحر الأحمر وجنوبه، إلي جانب تأمين طرق النقل والتجارة التي تربطها بدول شرق إفريقيا والقارة الآسيوية.[32]

الطرق الملاحية والتجارة في البحر الأحمر:

إن قناة السويس طريق ملاحي يربط أوربا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا يربطها بممتلكاتها فـــي الشرق. كذلك تشكل نقطة تجمع (CONVERGING POINT) لشبكة كبيرة من الخطوط الملاحية من مواني شمال وشمال شرق وغرب القناة، مثل مواني حوض البحر المتوسط ومواني البحر الأسود وموانـــي غـــرب أوربا وبريطانيا وموانى بحر البلطيق وموانى أمريكا الشمالية والجنوبية.ومن القناة تنطـــلق الخطـــوط الملاحيـــة إلي مواني البحر الأحمر وشرق إفريقيا وعدن والخليج العربي والهند وجنوب شرق آسيا واستراليا والشرق الأقصى.

لقـــد أوجـــد اتصـــال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس – طريقا بحريا مســـتمرا– وتعـــدد الطـــرق الـــبحرية الفرعية التي تصب فيه. وتمر كل الخطوط الملاحية عبر قناة الســـويس مـــتجهة جنوبا عبر البحر الأحمر ثم الساحل الشمالي الشرقي الإفريقي ولكن معظمها يمر عـــبر المحيـــط الهندي إلي نقطة التجمع في كولومبو في الانحناء تجاه كلكتا ثم رانجون ثم إلي بينانج PENNANG والمضايق إلي الشرق الأقصى واستراليا .[33]

لقـــد أثرت قناة السويس على التجارة العالمية، فقد فتحت الأبواب لثورة تجارية وعهدا جديدا لـــتجارة الشـــرق لا تقـــل في أهميتها عن تلك التجارة التي نتجت عن رحلات البرتغاليين في القرن الخامس عشر.[34]

كذلـــك وجـــود ميـــزة بـــرزت أهميتها على وجه الخصوص في القرنين 19، 20، وهي أن محطـــات الفحم والإمداد بالوقود السائل بعد ذلك لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيرا عن الأخرى في حوض البحر المتوسط والبحر الحمر.[35]

ويلاحـــظ أن افتتاح قناة السويس للملاحة قد أدى إلي سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن الـــبخارية والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وصلاحية لعبور قناة السويس.[36]

- **وقد بلغت نسبة السفن الشراعية في عام 1869 (85% من الأسطول التجاري العالمي) .[37]**

وأقبـــلت السفن البخارية تستخدم القناة، ولاسيما أن السفن الشراعية، لم يكن من السهل عليها الملاحـــة فـــي البحر الأحمر وخصوصا الأجزاء الشمالية منه والتي كانت خطرة ملاحيا لعدم انتظام الرياح وكثرة الصخور.[38]

وبازديـــاد حركة الملاحة في البحر الأحمر نتيجة افتتاح قناة السويس اهتمت وزارة التجارة الـــبريطانية بضـــرورة وجـــود فـــنارات على امتداد البحر الأحمر لهداية السفن ولمنع وقوع حوادث ملاحيـــة، واهـــتمت غرفة الملاحة البريطانية بمسألة إقامة فنارات جديدة في البحر الأحمر. وجاءت المشكلة من جانب ملاك السفن بالنسبة لكراهيتهم سداد رسوم جديدة مقابل خدمة الفنارات. [39]

كمـــا رأت غرفة الملاحـــــــــة البريطانية أهمية وجود فنـــــــار في رأس جاردافــــوي (CAPE GARDAFUI) فـــي مدخـــل خـــليج عـــدن، أو فـــنار في المنطقة الشرقية لجزيرة سوقطرة SOCOTRA التي احتلتها إنجلترا. [40]

والحقيقـــة نجـــد أن مسألة تأمين الملاحة في البحر الأحمر، استمرت عبر السنين سواء من جـــانب دول حـــوض البحر الأحمر أم من جانب الشركات الملاحية المستخدمة لهذا الطريق، فقد تم اســـتخدام أجهـــزة الرادار وأجهزة الاتصال بالأقمار الصناعية التي تحدد الاتجاهات والأبعاد المختلفة والمسافات بين السفينة وبين أي عائق، وذلك في العقدين الأخيرين من القرن العشرين.

وقد قامت مصر بتنفيذ مشروع رائد في المسار الملاحي لخليج السويس بالبحر الأحمر يكفل الأمان التام للسفن المارة، حيث تم تنفيذ مشروع المساعدات الملاحية الإلكترونية لإرشاد السفن بخليج الســـويس وكان من نتيجة تنفيذه أن أصبح مرور السفن في اتجاهين بدلا من اتجاه واحد، كما كان له تأثيـــر فـــي عـــزل مسار السفن عن تجمعات الشعاب المرجانية ومنصات البترول المنتشرة في هذه المنطقة. [41]

تجارة البحر الأحمر:

تشـــير الدراســـات المهـــتمة بتجارة البحر الأحمر، إلي أن أطراف هذه التجارة محدودة بين أقطـــار قليـــلة، فـــإن حوالي 50% من واردات هذه الأقطار هي ما تصدره الأقطار التالية: الولايات المـــتحدة و فرنســـا وألمانيا وإيطاليا و المملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي وخلال الثمانينات من القرن العشرين بدأت تزدهر التجارة في اليابان، كما نمت مع أقطار الشرق الأقصى. [42]

وإن المعطيات الإحصائية على أي حال تشير إلي توسع كبير في تجارة الأقطار المطلة على حـــوض الـــبحر الأحمر، وذلك من خلال مراجعة حركة البضائع في قناة السويس، سواء تلك الواردة إلـــي موانـــي حـــوض البحر الأحمر أو تلك الصادرات من موانى البحر الأحمر .كما أنها تمثل في إجماليها نسبة كبيرة من إجمالي حركة البضائع في قناة السويس. [43]

ويوضـــح الجدول رقم (12) أن كميات البضائع المتداولة في البحر الأحمر والتي استخدمت قـــناة الســـويس خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين تراوحت كميتها ما بين 40مليون طن إلي 75 مـــليون طن سنويا وهذه الكميات تمثل نسبتها ما بين 20% إلي 30% من إجمالي حركة البضائع المـــارة ســـنويا في قناة السويس. ومن هذا يتضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس بالنسبة لتجارة

البحر الأحمر. وأن أعداد السفن التي عبرت القناة (من الشمال والجنوب) تراوحت أعداها ما بين 22545 سفينة و 13471 سفينة سنويا.

(جدول رقم 12)

كميات البضائع في البحر الأحمر (من وإلي قناة السويس)*

(ألف طن)

السنة	إجمالي كمية البضائع المتداولة في مواني البحر الأحمر	إجمالي أعداد السفن سنويا	إجمالي كمية البضائع التي عبرت القناة من الشمال والجنوب	النسبة المئوية لبضائع البحر الأحمر من الإجمالي %
1980	38677	20795	176276	21.9
1981	48874	21577	196428	24.9
1982	62761	22545	231393	27.1
1983	79325	22224	256705	30.9
1984	78756	21361	263728	29.9
1985	70865	19791	257596	27.5
1986	70610	18403	262452	26.9
1987	64942	17541	256935	25.3
1989	62579	17628	265819	23.5
1990	64479	17664	271876	23.7
1991	71566	18326	272542	26.3
1992	64066	16629	275027	23.3
1993	62714	17318	296914	21.1
1994	63908	16370	289955	22.0
1995	74436	15051	293124	25.4
1996	66237	14731	281766	23.5
1997	63862	14430	295904	21.6
1998	64889	13471	278453	23.3
1999	67667	13490	306670	22.1
2000	71733	14141	367981	19.5
2001	54886	13986	372428	14.7

ويظهر أيضا من خلال دراسة الإحصائيات أن المملكة العربية السعودية تمثل الجانب الأكبر في حركة البضائع بأنواعها في البحر الأحمر والتي تمر في قناة السويس.(44)

فقد بلغت إجمالي كميات البضائع المتداولة في مواني المملكة السعودية على البحر الأحمر والتي استخدمت قناة السويس في عام 2001 (53.6 مليون طن) أي بنسبة 97.5% من إجمالي

* المصدر: نشرات هيئة قناة السويس السنوية (1980-2000)

البضائع (من وإلي) موانى البحر الأحمر التي عبرت قناة السويس في عام 2001. وعلى هذا تأتي السعودية على رأس العشر دول الأولى في حركة البضائع في قناة السويس.[45]

حركة البضائع في البحر الأحمر:

أ- **التجارة البينية:** (أي تلك التجارة المتبادلة بين موانى البحر الأحمر).
ب- **التجارة القادمة عبر باب المندب ومتجه:** 1: إلي موانى البحر الأحمر 2: إلي موانى أوربا أو البحر المتوسط أو إلي أمريكا.
ج- **البضائع المارة في قناة السويس:** (في الاتجاهين) شمالا وجنوبا، فهي تمثل أيضا حركة للبضائع داخل حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لقناة السويس.

والبضائع المنقولة بحرا عبر قناة السويس تأخذ طريقها في عدة اتجاهات:

- بضائع تتجه إلي موانى البحر الأحمر(قادمة من الشمال)
- بضائع عابرة متجهة إلي موانى جنوب وشرق آسيا وشرق إفريقيا واستراليا وغيرها.... (الاتجاه من الشمال إلي الجنوب).
- بضائع تتجه إلي موانى حوض البحر المتوسط وغرب أوربا وأمريكا الشمالية (الاتجاه من الجنوب إلي الشمال)

خدمة سفن الروافد FEEDER SERVICE في البحر الأحمر:

وهي خدمة جديدة لسفن الروافد تنطلق من ميناء جدة لتربط موانى السعودية بموانى البحر الأحمر المجاورة. وقد بدأت "خدمات الشركة الملاحية لخدمات الروافد" في البحر الأحمر (RSF): RED SEE FEEDER SHIPPING خدماتها اعتبارا من 1992/7/1 بسفينة طاقتها 200 حاوية (TEU) إلي الموانى المصرية والأردنية والسعودية والسودانية على البحر الأحمر.

وتقوم هذه الشركة (RSF) لموانى جدة والعقبة برحلة كل 10 أيام ومرة كل أسبوعين لميناء بورسودان وميناء السويس. والرحلة من ميناء العقبة إلي ميناء جدة تستغرق يومين.[47]

نوعيات البضائع المتداولة عبر البحر الأحمر والمستخدمة لقناة السويس (لعام2001):

أولا- أهم نوعيات البضائع الصادرة من موانى البحر الأحمر ومتجهة شمالا عبر قناة السويس:

أ. **المـــواد البترولية:** البترول الخام والبنزين والكيروسين والسولار والديزل والمازوت والنافتا والغازات البترولية والغازات الطبيعية ومواد أخرى.

ب. **الأصناف الأخرى:** الفحم والزيوت النباتية والمعادن المصنوعة والكيماويات وخامات المعادن و بضائع أخرى.

وقــد بــلغت إجمالي هذه البضائع عام 2001 (12.03 مليون طن) بنسبة 3.2% من إجمالي الحمولات التي عبرت القناة.

وبيانها وفق جدول رقم 13 كالآتي:

(جدول رقم 13)

البضائع الرئيسية المتجهة من الجنوب إلي الشمال

(بالآف الأطنان)

المنطقة	الفحم	الزيوت النباتية	المعادن المصنوعة	الكيماويات	خامات المعادن	بضائع أخرى	المجموع
البحر الأحمر	72	31	97	309	57	11464	12030

وكانت أهم دول البحر الأحمر التي صدرت البترول ومنتجاته عبر قناة السويس هي: السعودية –جمهورية مصر العربية – اليمن – السودان. [48]

ثانيـــا: أهـــم نوعيات البضائع القادمة من الشمال والمتجهة لمواني البحر الأحمر عبر قناة السويس (خلال عام 2001) وهي وفق الجدول الآتي*:

(جدول رقم 14)

(ألف طن)

منطقة التفريغ	المعادن المصنوعة	الأسمدة المعدنية	الحبوب	الكيماويات	خامات المعادن	بضائع أخرى	المجموع
البحر الأحمر	3800	396	5825	1290	501	31043	42855

وقد استوردت بعض دول حوض البحر الأحمر (البترول ومشتقاته) كالآتي (من الشمال إلي الجنوب) خلال عام 2001:

مصر 450 (ألف طن)

*نشرة هيئة قناة السويس لعام 2001.

السعودية 246 (ألف طن)
اليمن 164 (ألف طن)
السودان 43 (ألف طن)
الأردن 38 (ألف طن)
الاجمالي 941 (ألف طن)

أما المعادن المصنوعة التي عبرت القناة من الشمال إلى الجنوب متجهة إلى موانى دول حوض البحر الأحمر (2001) فهي:

السعودية 2494 (ألف طن) +
الأردن 1445 (ألف طن) = 3939(ألف طن)

أما الحبوب فقد كانت دول البحر الأحمر الآتية استقبلت تلك الشحنات (2001):

السعودية (4.3 مليون طن) الأردن (0.90 مليون طن) اليمن (0.4مليون طن) جيبوتي(0.4 مليون طن) **السودان (0.3 مليون طن)** مصر (0.1 مليون طن)

وبالنسبة للكيماويات كانت كل من مصر والسعودية هي الدول المستوردة لها، السعودية(1.3 مليون طن) ومصر (117 ألف طن).

واستوردت السعودية (8441 ألف طن) خامات المعادن، 255 ألف طن نباتات زيتية.[49]

جنسيات السفن التي عبرت القناة من دول البحر الأحمر وحمولاتها خلال عامي 2000،2001

وهي التي يوضحها الجدول الآتي:

(جدول رقم 15)

العدد والحمولة طبقا لعلم السفينة عامي (2000، 2001)*

مسلسل	علم السفينة	عدد السفن			الحمولة الصافية (ألف طن)	
		2000	2001	%	2000	2001
1	مصر	109	98	10.1-	915	708
2	أثيوبيا	31	29	5.6-	320	298
3	إسرائيل	32	-	100.0-	613	0
4	الأردن	6	1	83.3-	45	10
5	السعودية	161	129	19.9-	3795	3377
6	السودان	4	2	50.0-	32	16
	إجمالي	**343**	**259**		**5720**	**4409**

من هذا الجدول يتضح أن السعودية تأتي على قمة الدول المستخدمة سفنها لقناة السويس تليها مصر وإسرائيل وأثيوبيا فالأردن فالسودان.

وتجدر الإشارة أن الأساطيل التجارية لدول حوض البحر الأحمر ضئيلة وتقوم سفن أجنبية بنقل جزء كبير من تجارتها الخارجية.

البحر الأحمر طريق البترول:

• كـان البحر الأحمر -باعتباره الامتداد الجنوبي لقناة السويس- ومازال طريق الطاقة، فعندما افتتحت قناة السويس للملاحة كان عصر البخار في مطلعه وكان الفحم هو المادة الأساسية للسفن وكانت موانى البحر الأحمر وجزره محطات للتزود بالفحم في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ويمكن أن نطلق عليه عصر الفحم، وكانت تجارة الشمال تتألف أساسا من المصنوعات ولكن تكتمل بقدر معلوم صادرات الفحم خاصة من بريطانيا، التي أطلق عليها البعض "فحامة العالم" حينذاك، وكان هذا الفحم يذهب إلي بلاد الجنوب لأغراض الصناعة والأغراض المنزلية وكوقود للسفن التجارية على طول الطريق البحري.

---

*المصدر: نشرات هيئة قناة السويس السنوية عام (2000، 2001).

وفـــي مطلع القرن العشرين أصبح البترول هو المصدر الأساسي للطاقة، وأصبحت بالتالي موانـــي الـــبحر الأحمـــر وجزره مركزا للتزود بالبترول، علاوة على أن طريق البحر الأحمر / قناة السويس هو شريان الطاقة لدول أوربا وأمريكا.

فبـــترول دول الخـــليج وكذلك السعودية التي لها ميناء ينبع على البحر الأحمر ومصر حيث خـــليج الســـويس يعج بغابة من الآبار البترولية والسودان التي بدأت تباشير الاكتشافات البترولية بها، ففي عام 1975 منحت الحكومة السودانية شركة شيفرون العالمية للبترول: .CHEVRON OIL COMP عقدا في مساحة حوالي 516.000كم^2 في موجلاد وميلوت MUGLAD ,MELUT . وفي عام 1979 حصلت أيضا شركة شيفرون على مساحة أخرى 73.000 كم^2 في منطقة النيل الأزرق.

وتمـــت اكتشافات بترولية في أبوجارا ABU GARA وهيجليج HEGLIG ويونتي UNITY ودلـــت الابحاث التي أجرتها جامعة برلين بمعرفة الأستاذ كليتش KLETCH أن الأراضي السودانية واعدة بالنسبة للاكتشافات البترولية (وتشاد ومصر).

ومـــن الطريف أن هذا النمط السلعي قد أنقلب رأسا على عقب بعد اكتشاف البترول. فقد حل البـــترول مـــن الجنوب محل الفحم من الشمال. وأصبح البترول أهم سلعة في قائمة البضائع العابرة للقـــناة بـــل ســـميت "قناة البترول" و منبعه الأساسي هو الخليج العربي والمصب الأساسي هو أوربا الغربية والمجرى الأساسي هو طريق السويس عبر البحر الأحمر.

وهكـــذا نشـــأ زواج اقتصـــادي وثيق بين بترول العرب وقناة العرب، وكانت القناة والبحر الأحمر أهم ممر عالمي استراتيجي لأهم سلعة استراتيجية في العالم.[50]

وبالنســـبة لحـــركة البترول في البحر الأحمر وقناة السويس فتوضحه الحقائق والأرقام التالية:

أ- في الفترة قبل عام 1967 (وهو عام إغلاق قناة السويس بسبب العدوان الإسرائيلي):

بـــلغت كميـــات البـــترول الـــتي عبرت القنـــاة قادمة من الجنـــوب (البحر الأحمـــر)عام 1960(103.3 مـــليون طـــن) وعام 1964 (132.7 مليون طن) وعام 1965 (143.7 مليون طن) وبـــلغت الـــذروة في عام 1966 أي قبل عام إغلاق القناة فبلغت (166.7 مليون طن) بنسبة حوالـــي 70% من إجمالي الحمولات التي عبرت القناة في ذلك العام (1966).[51]

وإذا استعرضـــنا انـــتاج البترول في منطقة الشرق الأوسط مثلا في عام 1973 نجده قد بلغ أكثر من 700 مليون طن تمثل نحو 37% من الانتاج العالمي ونحو43% من الصادر العالمي.

- أما عن استهلاك أوربا الغربية من البترول الذي وصل في عام 1970 إلي نحو 590 مليون طن فإن حوالي 350 مليون طن منها أي زهاء النصف (46%) أتى من الخليج العربي.

وبالنسبة للقناة نجد في أخر عام قبل الإغلاق (1966) كان 95% من البترول المنقول عبرها يـأتي مـن الخـليج العربي، بينما ذهب 95% من بترول القناة إلي أوربا الغربية وحدها والباقي إلي الولايات المتحدة وكندا، وفي الوقت نفسه قدم البترول 73% من إيرادات القناة.

ب- إلا أنـه بعد إعادة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في يونيو 1975 نجد انخفاضا حادا فـي كميات البترول الخام فنجد كميات البترول الخام التي عبرت القناة من الجنوب إلي الشمال بلغت فقط 9.3 مليون طن تمثل فقط 3% من إجمالي الحملات العابرة للقناة .[52]

خطوط أنابيب البترول في البحر الأحمر:

أدى إنشاء خطوط الأنابيب الخاصة بنقل البترول من حقول الانتاج في كل من: السعودية ومصر واليمـن والسـودان إلـي نقـاط التجمع الواقعة على خط ساحل البحر الأحمر، حيث أنشئت مواني ومرافـي التصدير، إلي ازدياد العمران والسكان في هذه المواني. مثل ميناء ينبع (السعودية)، ورأس عيسـى (اليمـن)، وبشـاير (السـودان)، والعيـن السخنة ورأس غارب والغردقة (مصر) وإيلات (إسرائيل).[53]

1- السعودية:

خط بترولين ينتهي عند ميناء ينبع وهو يبدأ من أبقيق، وطول الخط 1200كم وقد تم افتتاحه فـي عام 1981، وبلغت طاقته (1986) 1.85 مليون برميل يوميا، أي حوالي 92.5 مليون طن سـنويا، وقـد زادت طاقته فأصبحت 2.3 مليون برميل يوميا تصب في البحر الأحمر ومنها إلي قناة السويس وخط السوميد .

2- السودان:

إن حقـول البترول المنتجة بالسودان: هجليج في الجنوب، وقد شيد خط أنابيب بطول 1610 كـم لنقل الانتاج من هذا الحقل إلي ميناء بشاير الجديد بالقرب من ميناء بورسودان، وتبلغ الطاقة الحالية لهذا الخط 65 ألف برميل يوميا وطاقته القصوى 100 آلاف برميل يوميا.

حقـل الوحـدة: ويقـع شرقي البلاد، وتستهلك الأسواق المحلية ما بين 30ألف إلي 50ألف بـرميل يوميـا، لذا يصدر باقي الانتاج إلي الأسواق العالمية عن طريق ميناء بشاير على البحر الأحمر والبالغ طاقته الحالية نحو 1.2 مليون برميل يوميا.

وقـد تم تصدير أول شحنة من البترول السوداني إلي الأسواق العالمية وكان مقدارها 600 ألف برميل في أغسطس عام 1999.[54]

3- مصر:

• **خـــط الســـوميد**[55]: **ويـــبدأ من العين السخنة (على البحر الأحمر) وينتهي في سيدي كرير (غــرب الإســكندرية) .بــدأ التفكير في إنشاء هذا الخط إبان فترة إغلاق قناة السويس ومحاولة إسرائيل استغلال خط أنابيب (إيلات- أشدود) لنقل البترول العربي والإيراني للبحر المتوسط.**

ويــتكون السوميد من خطين بقطر 42 بوصة لكل منهما، وطاقته 117 مليون طن سنويا وطول الخــط 336كــم وتســتخدم آلات لتعجيل الضخ BOOSTERS، وتديره الشركة العربية لأنابيب البــترول برأسمال قدره 400 مليون دولار، تملك مصر منها 50% والسعودية 15% وأبوظبي 15% والكويت15% وقطر5%. وتحصل مصر على رسوم 28% من إجمالي الإيرادات بخلاف نصيبها في صافي أرباح الشركة.

كذلــك تســتخدم مصر هذا الخط في نقل كميات كبيرة من البترول المصري المستخرج من خــليج الســويس إلــي البحر المتوسط عبر هذا الخط. وقد زادت أهمية خط السوميد بعد إنشاء وتشــغيل خــط أنابيب البترول السعودي (بترولين) السابق الإشارة إليه. وتضخ ناقلات البترول القادمــة مــن الخليج العربي والسعودية حوالي 9 مليون طن من حمولاتها داخل خط السوميد ثم تعــبر بعد ذلك قناة السويس وهي محملة جزئيا.[56]ويلاحظ أن تكاليف نقل الطن في السوميد أقل منها عن طريق رأس الرجاء الصالح.

4- مشروع خط أنابيب: "بورسودان/ دوالا (المقترح).

بــدأت فكــرة إنشاء هذا الخط إبان إغلاق قناة السويس (1967-1975) وهو يصل بين بور سودان (على البحر الأحمر) ودوالا (على المحيط الأطلسي) مخترقا: السودان- إفريقيا الوسطى- الكاميون، بطول 3600كم، ويتكون من خطين قطر كل منهما 56 بوصة وتصل طاقته إلي 200 مليون طن سنويا. **وقد وقعت السودان في يوليو 1984عقدا مع الشركة الأمريكية التي تساهم في تــنفيذه لكــي يبدأ العمل خلال عام 1985، ويستغرق إنشاء الخط 10 سنوات ويتكلف 10 مليار دولار. ويعتــبر منافسا لخط السوميد وقناة السويس. وهو بمثابة امتداد لخط أنابيب بترولين الذي يصب في ينبع والتي تبعد 320 ميلا عن بورسودان.**

وتكــاليف تشــغيل هذا الخط مرتفعة لطوله ولأنه يمر بثلاث دول، تحصل كل منها على رسوم لــتواجد الخط بها. ويكون هذا الخط أيضا منافسا للطريق البحري حول الرأس، وللبترول المتجه شمال البحر الأحمر وأيضا جنوبه.[57]

5- خط أنابيب: "ايلات -عسقلان (اشدود) باسرائيل:

تـم تشـغيل هـذا الخط في أواخر عام 1969، ويبلغ طوله 272كم ويمتد في معظم أجزائه موازيـا لخـط "إيـلات -حيفا" (413كم) وقطره 16 بوصة وطاقته 100 ألف برميل/يوم ويقوم بتـنفيذه معمـل تكرير حيفا. وفي سنة 1972 نقل الخط ما يقرب من 28 مليون طن. وفي أوائل عـام 1973 بدأ العمل في زيادة طاقة الخط إلي 40 مليون طن/ سنويا، ويمكن زيادتها إلي 60 مـليون طـن سنويا. وترجع عمليات التوسع المستمرة في طاقة التشغيل لهذا الخط إلي استمرار إغـلاق قناة السويس، وما يستتبع ذلك من زيادة الأرباح التي تدرها خطوط الأنابيب، حيث يأتي أغـلب البـترول الـذي يمر في هذا الخط من إيران حتى نهاية عصر الشاه، ثم تتولى إسرائيل توزيعه من ميناء عسقلان، وعلى الأخص لإيطاليا وأوربا الشرقية. وكانت طاقة أسطول الناقلات الإسـرائيلية فـي عـام 1965 تبلغ 265 ألف طن وفي أوائل عام 1971 بلغ عدد الناقلات التي تمـلكها إسرائيل حوالي 25 ناقلة، تبلغ إجمالي حمولاتها 1.75 مليون طن بزيادة قدرها 430% عـن طاقة أسطول ناقلاتها في عام 1967. وقد تعاقدت على استثمار 300 مليون دولار لزيادة طاقة أسطول الناقلات الإسرائيلي.[58]

وعـلى أيـه حال فإن قدرة هذا الخط على البقاء غير معروفة، كما يقول أوديل ODELL[59] لأن أي دولـة عـربية لن تقبل بمرور بترولها خلاله، وبعد الثورة الإيرانية (1979) أصبح غير ذي موضـوع ولا خطـر مـن ناحيته بالنسبة لقناة السويس وخط السوميد . وعلى أية حال فإن إغـلاق قـناة السـويس أدى إلي إزدياد أهمية خطوط الأنابيب التي تنتهي إلي البحر المتوسط. وسـارعت مصر بإنشاء خط سوميد -السابق الإشارة إليه- الذي وصل إلي قدرة (117.5 مليون طـن) سـنويا، تسليم سيدي كرير غرب الإسكندرية، ومن هنا تبرز أهمية البحر الأحمر كطريق للبترول حتى في الأزمات السياسية والاقتصادية.

إن مجمـل شـبكات أنـابيب بترول المشرق العربي الحالية تنقسم إلي شعبتين: رئيسية في الشمال من الخليج إلي البحر المتوسط مباشرة، ومعظمها متعدد الدول في مساراته وبعضها غير عـربي المسار و/أو المخرج، وكلها مفقودة بالنسبة للبحر الأحمر وقناة السويس، ثم شعبة ثانوية فـي الجنوب من الخليج إلي المتوسط عن طريق البحر الأحمر بصورة أو بأخرى، ولكنها إن لم تخـدم قـناة السـويس فإنها تخدم مصر جزئيا، وهي تشمل باستثناء الخط الإسرائيلي، خط ألفاو جنوب العراق ثم خط ينبع السعودي ثم سوميد المصري، والأخيران يعدان بمثابة أنابيب مترابطة من الوجهة العملية حيث يكمل بعضها الآخر عبر الجزيرة العربية بالبحر الأحمر ومصر.[60]

أثر إغلاق قناة السويس على اقتصاديات مواني ودول حوض البحر الأحمر:

ارتبط مستقبل القناة السياسي والاقتصادي والإستراتيجي بالبحر الأحمر ارتباطا عضويا، فأي خير يصيب قناة السويس ينعكس على حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لممر قناة السويس. فتعميق وتوسيع القناة يفتح الباب أمام السفن العملاقة وهذه تشق طريقها في اتجاه البحر الأحمر، والبحر الأحمر يقع في وسط أهم طريق ملاحي ضمن سلسلة:"المحيط الأطلسي– البحر المتوسط – البحر الأحمر – المحيط الهندي." إن حرمان البحر الأحمر من حركة الملاحة الضخمة الخاصة بقناة السويس والتي بلغت في عام 1966 (وهو العام السابق على الإغلاق) حوالي 275 مليون طن صافي، وبلغت عدد السفن والناقلات التي عبرت خلال هذا العام 21250 سفينة، لهي خسارة كبيرة لجميع مواني ودول حوض البحر الأحمر.

وبعد إغلاق قناة السويس (1967–1975) تتمزق هذه السلسلة وتتكسر، ويصبح قطاعاها على ضخامتها إلي مجرد "زقاقيق مغلقين"، بينما تتشطر الأساطيل فيها تلقائيا إلي أرخبيليين منفصلين تماما لا رابط بينهما إلا أن تدور حول رأس الرجاء الصالح، أي دورة كاملة حول قارة بأسرها.

إن إغلاق قناة السويس يعني عودة القارة الأفريقية بشكل مجازي "شبه جزيرة".[61]

لقد تأثر اقتصاد العالم نتيجة إغلاق قناة السويس، قرابة ثمان سنوات متصلة، وهو أمر لم يحدث للقناة منذ افتتاحها للملاحة العالمية(1869).

فبالنسبة لخسائر مصر و قناة السويس نتيجة هذا الإغلاق وتكاليف تطهيرها قد ناهزت مئات الملايين من الدولارات، بينما نجد أن تعمير منطقة القناة تطلب بدوره أكثر من 3000 مليون جنيه. أما خسائر القناة خلال سنوات الإغلاق الثمانية، سواء المباشرة من تدمير وتخريب عمراني، أو غير المباشرة من تعطيل حركة ونشاط وكذلك تكاليف نقل المصانع وفك الورش والتهجير، ثم عائدات ورسوم المرور الضائعة فلا تقل في مجموعها عن 1200 مليون جنيه إسترليني.[62]

أما خسائر العالم والتجارة الدولية[63] المترتبة على إغلاق القناة نفسها فقد تراوحت تقديراتها ما بين 12، 15 مليار جنيه إسترليني وفق تقديرات ذلك الوقت، بل هناك تقدير أخر يرتفع بالرقم إلي 37 مليار دولار.[64]

بإغلاق القناة انتقل النشاط البحري الملاحي والإستراتيجي إلي طريق رأس الرجاء الصالح وخاصة حركة البترول وتحول البحر المتوسط إلي ذراع مقطوعة وهامشية وكانت إيطاليا أشد دول الجانب الأوروبي تضررا وحساسية بالنسبة للقناة، وهذا يفسر اهتمامها الجاد بالقناة وأوضاعها، وكذلك حرصها الشديد على المشاركة في تمويل خط أنابيب "السوميد"[65] الذي يكمل القناة في حركة البترول من الخليج إلي أوروبا.

وهكـــذا نرى البحر الأحمر هذا الخندق الأخدودي المتطاول إلي مجرد زقاق مغلق.[66] وتعطلت حركة موانيه ابتداء من القصير وبورسودان إلي جدة والحديدة ولكن بالأخص السويس على رأسه في الشـــمال وعـــدن على بوابته في الجنوب، حيث كاد الموقف في الحالة الأخيرة يصل إلي حد إفلاس ميناء، وإفلاس الميناء إلي حد إفلاس دولة.[67]

إن الطـــريق الـــتجاري القديـــم بين البحرين: المتوسط والأحمر، أو القصير والإسكندرية مرورا بالوادي في الصعيد. بل أكثر من هذا فإن مشروع أنبوب بترول (السويس- المتوسط) "السوميد" الذي يبـــتعد عن القناة -حيث كان الخطر الإسرائيلي المباشر- إلي عمق الدلتا الأكثر أمنا، ليس إلا ترجمة أخرى لتأرجح طريق "الأوفرلاندروت" OVERLAND ROUTE القديم من الشمال إلي الجنوب.[68]

وميـــناء جيـــبوتي: مـــن الموانى التي أضيرت بشدة من جراء إغلاق قناة السويس ، ففي يونيو 1967 أنعكـــس إغـــلاق القـــناة على تنفيذ الخطة الخمسية التي كانت قد وضعتها سلطات الإقليم عام 1965 والـــتي كـــانت تضـــمن التوسع في إمكانيات ميناء جيبوتي وتحسين الخدمات الخاصة بتجارة الترانزيت وتلك التي تقدم للسفن العابرة، ولكن إغلاق القناة حدة من نشاط جيبوتي بمعدل النصف من إمكانياته العادية.

إن الموقـــع الجغـــرافي للإقليم يضفي عليه أهمية إستراتيجية بالغة لأنه ينتمي إلي منطقة تعد منذ حـــرب أكتوبر 1973 في قلب الصراع الجاري بين الدول العظمى خاصة وإن إقليم جيبوتي يقع على امـــتداد قناة السويس والبحر الأحمر حيث تمر السفن الناقلة للبترول والبضائع الأخرى على القارات الثلاث: آسيا وإفريقيا وأوربا. وهكذا فإن الحركة الملاحية وتجارة الترانزيت تشكلان المورد الأساسي للحياة في الإقليم .[69]
وقد وصلت نسبة الانخفاض في ميناء جيبوتي -نتيجة الإغلاق إلي 75%.

وعـــلى أيـــة حـــال فإن موانى البحر الأحمر جميعها قد أضيرت ضررا بالغا بإغلاق القناة، وتأتي الخسارة بمقدار كميات البضائع المتداولة في هذه الموانى والتي تستخدم قناة السويس سواء في البضـــائع الصـــادرة أم الواردة. وأهم الموانى التى أضيرت هي: جدة -السويس- عدن- جيبوتي - بورسودان.[70]

فميناء عدن مثلا وصل الانخفاض في عدد السفن التي تعودت أن تصل إليه بعد إغلاق القناة 80% وبعـــد إيـــراد وصل إلي 60 مليون دولار دفعتها السفن المارة ثمنا للوقود والتموين وللخدمات انخفـــض هذا الإيراد إلي 6 مليون دولار فقط.[71] كذلك فقد السودان نصف دخله من الرسوم التي كان يتقاضاها من السفن.[72]

الدولـــة الوحيـــدة التي استفادت من إغلاق قناة السويس هي إسرائيل، ذلك أن عدوان يونيو 1967 منح إسرائيل فرصة استكمال وتحقيق مشروعها لأنبوب بترولي يصل ما بين إيلات وعسقلان

بطاقــة 70-80 مــليون طــن ســنويا، كما أن افتتاح البحر الأحمر أمامها أمن لها شحنات البترول الإيــراني الذي اعتمد عليه المشروع . كذلك مدت إسرائيل خطا للنقل البري والسيارات اللوري على نفــس الطريق استغلالا لتجارة المرور بين الشرق والغرب. وحاولت أن تستثمر إحتلالها لسيناء لتبتز موقع مصر الجغرافي وتعتصر من مكاسبه أقصى ما يمكنها.

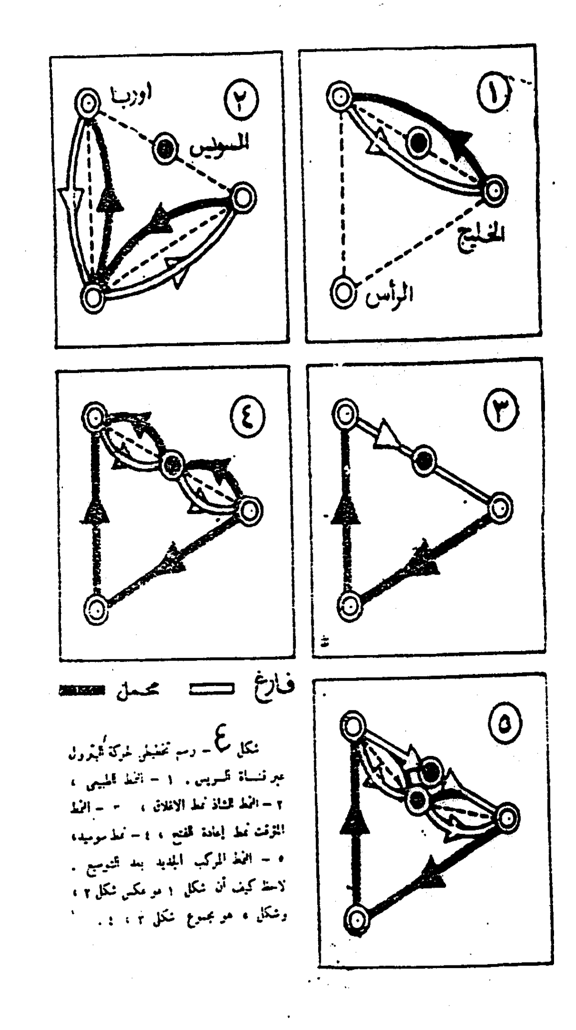
ولقــد طالعتــنا الأخبار في الأيام الأخيرة بأن إسرائيل في طريقها لمشروع سكة حديدية بين ميــنائي إيلات وأشدود لمنافسة قناة السويس[73] والذي وصفه أحد الخبراء الفرنسيين بأنه بمثابة عودة إلي طرق العصور الوسطى وإن مثل هذا المشروع لو تم يصلح فقط لنقل البريد. وأن عمليات تطوير قناة السويس خلال السنوات الأخيرة جعلت منه طريقا مائيا لكل العصور[74]

وتهدف إسرائيل من هذا الخط الحديد نقل الحاويات فيما بين أشدود وإيلات ولكن هذه العملية غير مجدية اقتصاديا إذا ما قورنت بالنقل البحري المستمر في قناة السويس.[75]

لقــد أحــدث إغــلاق القناة إنقلابا في عملية النقل البحري وتحول مساراته إلي رأس الرجاء الصالح من جهة وإلي خطوط أنابيب البترول من جهة ثانية. ثم إلي ناقلات البترول العملاقة (ULCC) مــن جهة ثالثة.[76] راجع شكلي 1، 2 ص من هذا البحث، وهما توضحان الإنقلاب في حركة النقل بعد إغلاق القناة[77]



شكل ٣ – انقلاب النقل بعد إغلاق القناة . الخريطة العليا نمط توزيع وحركة البترول قبل الإغلاق ، والخريطة السفلى تعكس تحول تيار البترول إلى طريق رأس الرجاء الصالح .



شكل ٤ – رسم تخطيطي لحركة البترول عبر قناة السويس . ١ – النمط الطبيعي ، ٢ – النمط الشاذ نمط الإغلاق ، ٣ – النمط المؤقت نمط إعادة الفتح ، ٤ – نمط سوميد ، ٥ – النمط المركب الجديد بعد التوسيع . لاحظ كيف أن شكل ١ هو عكس شكل ٢ ، وشكل ٥ هو مجموع شكل ٣ ، ٤ .

دور قناة السويس في هجرة الأسماك والكائنات البحرية إلي البحر الأحمر والبحر المتوسط:

تمـثل قـناة السويس مدا صناعيا في لسان منخفض شمال خليج السويس ربط البحر الأحمر بالـبحر المتوسط بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلي مياه البحر المتوسط المعتدلة مما أثرى الثروة السمكية.[78]

ولأول مـرة نجد البحر المتوسط ذي الأصل الأطلنطي الصافي لحيواناته البحرية(FAUNA) يواجه منافسة من غزو الكائنات البحرية (الهندية/ الباسيفيكية) وأيضا من النباتات التي وجدت مستقرا لها في أول الأمر في قناة السويس ثم اتجهت بعد ذلك إلي البحر المتوسط بالقرب من المدخل الشمالي لقـناة السـويس في البحر المتوسط. وهكذا استقرت مئات عدة من الأنواع(SPECIES) شرقي البحر المتوسط، وأخذت أعدادها في التزايد المتسارع.

وشـكلت هذه الكائنات البحرية (الهندية/ الباسيفيكية) أكثر من 15% من الكائنات البحرية في شرقي البحر المتوسط، والتي يطلق عليها الصيادين القبارصة:

الأسـماك الحمـراء وأسـماك الأرانب (RED SOLDIER FISH & RABBIT FISH).[79]
والهجـيرات الحديثة من البحر الأحمر نجـد أسمـاك CAULERPA والجمبـري من نـوع (STYPERPODIUM SHRIMPERI) وانتشـرت بشـكل كـثيف خلال ست أو سبع سنوات في كل الأماكن المحيطة بقاع البحر حول جزيرة قبرص. وهذه الكائنات البحرية لم تجد لها أعداء يهاجمونها في البحر المتوسط، وتنبأت الدراسة التي قامت بها سلطات قبرص، أن أثرها سيكون بعيد المدى على الكائنات البحرية الوطنية أي الموجودة أصلا في هذه المنطقة (FAUNA AND FLORA) .[80]

وهكـذا فتحت قناة السويس طريقا للهجرة بين منطقتين جغرافيتين حيويتين (جغرافيا حيوية) وقد اصطلح على تسميت هذه الظاهرة باسم : " هجرة ليسبسيان" (LESSEPSIAN MIGRATION)[81]

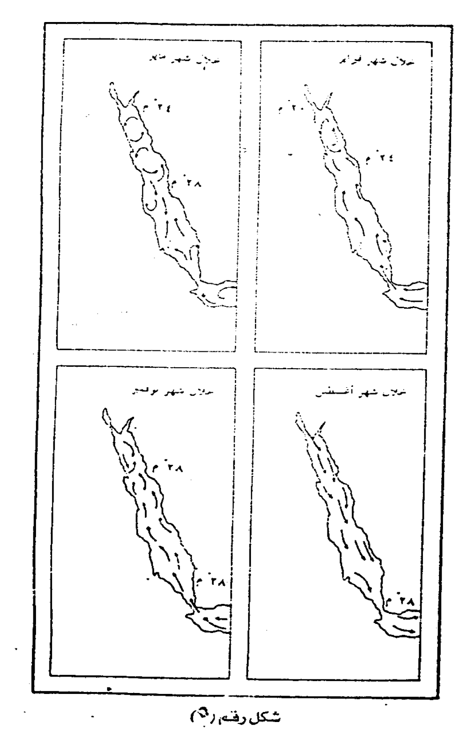
والتيارات البحرية التي تسير في قناة السويس في اتجاه الشمال في معظم أيام السنة، نجدها تميـل إلـى الانعكـاس وتأخذ في الاتجاه للجنوب خلال الشهور من يوليو حتى أكتوبر.[82] والحركة السلبية للحيوانات البحرية قد تحدث عندئذ في كلا الاتجاهين، ولكن في الوقت الذي تخترق فيه أنواع مختـلفة من الأحياء المائية البحر المتوسط، إلا أن الهجرة العكسية من الشمال إلي الجنوب أقل بكثير مـن تـلك المتجهة من الجنوب للشمال. ذلك أنه من المحتمل أنه بعد فترة من الوقت من افتتاح قناة السـويس لـلملاحة العالميـة (1969) لم تعد في الإمكان هجرة الكائنات البحرية بسبب ارتفاع نسبة المـلوحة (68%)، وهو الحاجز المتمثل في البحيرات المرة، حيث أن مياه قناة السويس تتدفق خلال الـبحيرات المـرة، فإن درجة الملوحة تقل لتصل درجة التركيز إلي 52%. وفي عام 1924، عندما

تمــت دراســة الكائــنات البحرية في منطقة قناة السويس بمعرفة بعثة بريطانية وجدت درجة تركيز ملوحة البحيرات المرة تبلغ حوالي 41% وليس أكبر من ذلك في شمال خليج السويس.[83]

ويلاحــظ أن قــناة السويس حاليا بها كائنات بحرية برزخية ذات قدرات عالية لتحمل درجة الملوحة، كانت تعيش في المياه الضحلة لبحيرات البرزخ قبل شق قناة السويس.

وهــذه الأحيــاء المائيــة إنها كانت أول من هاجر واستوطن الممر المائي لقناة السويس بعد إنشــائه . ونــتيجة لذلك فإن البحيرات المرة قد اندفعت إليها واستوطنتها مجموعة كبيرة من الأحياء المائيــة للبحر الأحمر بما فيها الحشائش البحرية: (HALOPHILA STIPULACEA) ذات خصائص ملوحة عالية طينية للمداخل الساحلية وذات قدرة لتحمل الظروف المائية الضحلة المالحة الطينية. وقد ســجل البروفيســور بور (عام 1978) 128 نوعا من الأحياء المائية هاجرت من البحر الأحمر إلي الــبحر المتوسط. كذلك وجد أن هناك 53 نوعا من الأحياء المائية قد هاجرت من البحر المتوسط إلي الــبحر الأحمر عبر قناة السويس . وكثير من الأحياء المائية المهاجرة للبحر المتوسط أثبتت نجاحها فــي الانتشــار فــي اتجاه الشمال والغرب على شرقي البحر المتوسط.[84] فوصلت إلي تركيا. ومن المحــتمل أن التيار الشمالي السائد قد ساهم وساعد أيضا في الهجرة صوب هذا الاتجاه . ويرى بور أن هــناك حاجــزا (عائقــا) آخر جدير بالذكر لعملية هجرة الكائنات البحرية عبر قناة السويس- هو عمقها البسيط وقاعها الطيني MUDDY علاوة على أن المياه ذات دوامات من جراء رفاصات السفن. هــذه العوامل قد تحد من عملية استيطان فريد من هذه الأحياء المائية القادمة من البحر الأحمر مثل CORALS لميــاه قــناة السويس. ومن الجدير بالملاحظة أن عملية إغلاق قناة السويس لثمان سنوات سمحت للمواد الرسوبية بالاستقرار وهذا ربما يشجع لمزيد من الهجرة السبسيانية ولكنها مؤقتة. [85]

وقــد أدى تعميق المجرى الملاحي للقناة إلي تعميق البحيرات المرة أيضا، وهذا ترتب عليه ذوبان الملح الموجود بالقاع وخفض نسبة الملوحة في مياه القناة وأيضا بالنسبة للبحيرات وذلك نتيجة لازدياد حركة المد والجزر التي أدت بالتالي إلي تنظيف مياه القناة، ومن نتيجة انخفاض نسبة ملوحة قــناة الســويس تســهيل هجرة الكائنات البحرية بمنطقة البحر الأحمر إلي البحر المتوسط وبالأخص الحيوانــات الــبحرية الســاحلية. (LITTORAL ERYLHRAENFINA) أكــثر من هجرة الحيوانات الــبحرية لأعــالي البحار. وعلى هذا فإن محار اللؤلؤ (PEARL OYSTER) قد وصل إلي تونس في عــام 1895 وظهــر ســرطان الــبحر فــي الفيوم في عام 1896 وقد تم اصطياد السرطان العائم (أبوكابوريــا) SWIMMING CRAP من البحيرات المرة لأول مرة في عام 1889 وبور سعيد لأول مرة في عام 1898[86]



شكل رقم (٩)

درجة الحرارة والتيارات المائية في البحر الأحمر

(حركة الركاب فى قناة السويس)
(١٨٧٠ _ ١٩٥٤)

السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب
١٨٧٠	٢٦,٧٥٨	١٨٩٨	٢١٩,٥٥٤	١٩٢٦	٢٨٦,٤٣٢
١٨٧١	٤٨,٤٢٢	١٨٩٩	٢٢١,٣٣٢	١٩٢٧	٣٤٠,٣١٨
١٨٧٢	٦٧,٦٤٠	١٩٠٠	٢٨٢,٥١١	١٩٢٨	٣١٧,٧١٨
١٨٧٣	٦٨,٠٣٠	١٩٠١	٢٧٠,٢٢١	١٩٢٩	٣٢٥,٨٥٥
١٨٧٤	٧٣,٥٩٧	١٩٠٢	٢٢٣,٥١٣	١٩٣٠	٣٠٥,٢٠٢
١٨٧٥	٨٤,٤٤٦	١٩٠٣	١٩٦,٠٢٤	١٩٣١	٢٧٠,٦٥٧
١٨٧٦	٧١,٨٤٣	١٩٠٤	٢١٠,٩٨٠	١٩٣٢	٢٦١,٧٧٤
١٨٧٧	٧٢,٨٢٢	١٩٠٥	٢٥٢,٦٩١	١٩٣٣	٢٥٣,٩٤٠
١٨٧٨	٩٩,٢٠٩	١٩٠٦	٣٥٣,٨٨١	١٩٣٤	٢٦٢,١٢٢
١٨٧٩	٨٤,٥١٢	١٩٠٧	٢٤٣,٨٢٦	١٩٣٥	٦٢٥,٤٦٥
٨٨٠	١٠١,٥٥١	١٩٠٨	٢١٨,٩٦٧	١٩٣٦	٧٨١,٩٢٩
١٨٨١	٩٠,٥٢٤	١٩٠٩	٢١٣,١٢٢	١٩٣٧	٦٩٧,٨٠٠
١٨٨٢	١٣١,٠٦٨	١٩١٠	٢٣٤,٣٢٠	١٩٣٨	٤٧٩,٨٠٢
١٨٨٣	١١٩,١٧٧	١٩١١	٢٧٥,٢٥٩	١٩٣٩	٤١٠,٥٢٣
١٨٨٤	١٥١,٩١٦	١٩١٢	٢٦٦,٤٠٣	١٩٤٠	٢٦٧,٨٠٥
١٨٨٥	٢٠٥,٩٥١	١٩١٣	٢٨٢,٢٣٥	١٩٤١	١٤,١٢٤
١٨٨٦	١٧١,٤١١	١٩١٤	٣٩١,٧٧٢	١٩٤٢	٥٩٠
١٨٨٧	١٨٢,٩٩٧	١٩١٥	٢١٠,٥٣٠	١٩٤٣	١٧٣,٢٦٩
١٨٨٨	١٨٣,٨٩٥	١٩١٦	٢٨٣,٠٣٠	١٩٤٤	٤١٨,٨٣٢
١٨٨٩	١٨٠,٥٩٤	١٩١٧	١٤٢,٣١٣	١٩٤٥	٩٨٣,٩٣٧
١٨٩٠	١٦١,٣٥٣	١٩١٨	١٠٥,٩١٤	١٩٤٦	٩٣٢,٠٠٧
١٨٩١	١٩٤,٤٦٧	١٩١٩	٥٢٧,٥٠٢	١٩٤٧	٥٨٧,١٣٥
١٨٩٢	١٨٩,٨٠٩	١٩٢٠	٥٠٠,١٤٧	١٩٤٨	٤٥٤,٨٦٤
١٨٩٣	١٨٦,٤٩٥	١٩٢١	٢٩٥,١٩٩	١٩٤٩	٦١٠,٩٥١
١٨٩٤	١٦٥,٩٨٠	١٩٢٢	٢٧٥,٠٣١	١٩٥٠	٦٦٤,٢٨٤
١٨٩٥	٣١٦,٩٣٨	١٩٢٣	٢٤٦,٣٣١	١٩٥١	٥٨٨,٩٤٧
١٨٩٦	٣٠٨,٢٤٣	١٩٢٤	٢٦٣,٨٦٩	١٩٥٢	٥٧١,٤١٦
١٨٩٧	١٩١,٢١٥	١٩٢٥	٢٦٩,٥٢٢	١٩٥٣	٥٥٤,٠٩٣
				١٩٥٤	٥٣٧,٩٧٦

المصدر كل من :

Paul Raymond , histoire De la navigation dans Le canal de suez . le caire . 1956 . p .247

Hallberg , w .charles .,The Suez Canal .its history and diplomatic importance . London . 1931 .p . 351

وفـــي دراسة قام بها دكتور كونوراد CONRAD عن حركة هجرة الحيوانات والنباتات البحرية عبر قناة السويس، وجد أن هذه الحركة قد أخذت طريقها ببطء للعوامل الآتية:

1- طـبيعة تـربة قـناة السـويس غير الملائمة، لتباين أنواعها، فالنباتات البحرية تشكل ملجأ لـلحيوانات الـبحرية غيـر مـتوفرة وتوجد بقلة لاسيما على قاع قناة السويس والأحواض الداخـلية، فالطحالب البحرية (SARGASSES) على سبيل المثال غير متوفرة بكميات كافية مثلما هي في البحر الأحمر.

2- ارتفاع درجة ملوحة المياه في البحيرات المرة، والتي تعتبر بمثابة محطات لهجرة الأسماك. ذلـك أن قوافـل الأسماك في رحلاتها الجماعية المتماسكة تصل بصعوبة للبحيرات، كما أن درجــة الملوحة المرتفعة للبحيرات المرة مثلت حاجزا للأسماك، فيما عدا تلك الأسماك التي اتخذت طريقها في الشريحة العلوية للمياه حيث تتماثل طبيعة مياه البحر.

3- أن العـبور المسـتمر للسـفن الكثيرة في القناة علاوة على أعمال الكراكات المستمر وتأثير التيارات البحرية لها تأثيرها العكسي على حركة هجرة الحيوانات البحرية عبر قناة السويس. وقـد قـام دكـتور كونراد بأخذ عينة من الحيوانات والنباتات البحرية من بحيرة التمساح – باعتـبارها نقطـة الـتقاء ميـاه البحرين: الأحمر والمتوسط وتأكد من وجود 27 نوعا من الحيوانـات والنباتات التي جاءت للقناة من البحرين الأحمر والمتوسط، كما وجد أنواعا من الحيوانات البحرية قد تزاوجت في بحيرة التمساح.(87)

قناة السويس وتخفيض التأمين البحري على السفن:

كـان لقناة السويس دورها الفعال في تخفيض نسبة التامين البحري على السفن والبضائع – مـن حيث أن طريق السويس/ البحر الأحمر، طريق بحري آمن كما سبق الإشارة إلي ذلك– فنجد أن نسبة التأمين البحري قد انخفضت من ½ 2% إلي 1% من ثمن البضاعة أيضا خفضت قناة السويس الخسـائر الـبحرية فخلال الفترة من (1872–1882) بلغت القيمة الإجمالية للخسائر البحرية 67.5 مليون فرنك، بينما في الفترة من (1880–1882) والتي زادت فيها حمولة الأسطول العالمي، لم تبلغ الخسـارة الـبحرية سـوى 43.6 مليون فرنك لكل الملاحة صوب الشرق. وهكذا كان لقناة السويس دورها في هبوط الخسارة البحرية.

ورأت شـركة قـناة السـويس أن انخفاض نسبة التأمين بنسبة 1% توازي قيمة العبور التي تحصلها الشركة(88).

نقل البريد والركاب والحجاج عبر قناة السويس:

ازدادت حـــركة نقـــل الـــبريد والركاب والحجاج عبر قناة السويس في اتجاه البحر الأحمر باضـــطراد حـــركة الملاحة في قناة السويس. فنجد السفن البريدية POSTAL SHIP نقلت البريد بناء عـــلى عقود طويلة الأجل ذات المواعيد المنتظمة والسرعة المحددة. وكانت المعونات التي تتلقاها تلك الخطـــوط الملاحية جعلتها أداة مستمرة وثابتة في حركة الملاحة في القناة. ومثلت هذه السفن البريدية المنتظمة نسبة 31% من حمولة القناة عام 1874، 33% في عام 1889 و 1899.

وأقبـــلت الســـفن ذات الخطوط المنتظمة liners على استخدام القناة واستفادت من العبور الليلي للقناة الذي بدأ اعتبارا من عام 1886 .

كمـــا اســـتفادت الســـفن مـــن عمليات تعميق وتوسيع القناة على مدى تاريخها.[89] كذلك شجعت قناة الســـويس حركة نقل الحجاج إلي ميناء جدة وينبع، فقد بلغ عدد الحجاج الذين عبروا القناة في طريقهم إلي ميناء جدة وينبع عام 1889 (48654) حاجا.[90]

إن الـــبحر الأحمـــر هو الممر المائي الذي كانت تمخر عبابه سفن الحجيج القادمة من غرب وجنوب غرب العالم الإسلامي عبر مصر والسودان وباب المندب نحو مكة المكرمة والمدينة المنورة بـــل أن تســـمية البحر الأحمر ببحر الحجاز لأن بلاد الحجاز تقع على امتداد ضفته الشرقية والأماكن المقدسة الإسلامية تقع بالقرب من شواطئه (طريق العطور والتوابل).

كذلـــك ســـهلت قناة السويس عملية نقل الجنود والمعدات الحربية من الدول الأوروبية لتجد طـــريقها للـــبحر الأحمـــر وأيضـــا مستعمراتها في الشرق، وقد بلغت في عام 1886 (من الجنوب والشمال) 167622 جنديا.[91]

وقد بلغت السفن الحربية التي عبرت قناة السويس عام 1897 (78 سفينة حربية وسفينة نقل الجنود) منها 42 سفينة بريطانية و8 إيطالية و 8هولندية و6 فرنسية.[92]

وبالنســـبة لحـــركة مرور الركاب في قناة السويس، فقد ارتفع عدد الركاب الذين عبروا قناة الســـويس 21758 مســـافرا في عام 1870 إلي حوالي ربع مليون راكب خلال عام 1899 ؛ أي بعد 30 عاما فقط من افتتاح القناة للملاحة.[93]

كذلك تدفق المهاجرون من مالطا وصقلية واليونان اعتبارا من عام 1883 عبر قناة السويس في طريقهم إلي أستراليا والمستعمرات التي أسسها الإنجليز.[94]

هوامش البحث

1- محمد خميس الزوكة ، **جغرافيا حوض البحر الأحمر** ، الإسكندرية ، دار المعرفة الجامعية 2003 ص 18 .
2- المرجع السباق ص 19 .
3- جمال حمدان ، **شخصية مصر** ، الجزء الثاني ، ص ص 872 – 873 .
4- محمد متولى ، **حوض الخليج العربي** ، الجزء الأول ، القاهرة 1978 . ص ص 79- 82 .
5- جمال حمدان ، **شخصية مصر** ، مرجع سابق ذكره ص 821 .
6- المرجع السابق ص 821 .
7- المرجع السابق ص 822 .
8- محمد خميس الزوكة ، مرجع سبق ذكره ، ص 217.
9- المرجع السابق ص 218 .
10- The 12th International Conference on :**Port Strategy and** Collaboration **Development** . Organized by, Port training Institute in With Port of Rotterdam. (14 - 16 January 1996) Alexandria.

11- **Containerization Year Book 2002** , Editor Jane Degerald U.K Unwin Brothers . Ltd.

12- خميس الزوكة، مرجع سابق ، ص ص 339-43.
13- Alasdäir . J. Edwards and Stephan M . Head , Key envriroment , **The Red Sea** . Pergamon Press (1990) P . 360 .
14- Lombard A.G.Le **Port de Suakin L'exploration**. Tome . XV 8 Fev . 1883 . P . 293 .

15- صلاح الدين الشامي ، **الموانـي السودانية** ، القاهرة . المجلس الاعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الإجتماعية . مكتبة مصر . سلسلة الألف كتاب الأولى رقم 378 ، 1961 . ص 142 نقلا عن : دفتر 558 معية تركي ترجمة الوثيقة التركية 37 ص 59 .
16- صلاح الدين الشامي ، المرجع السابق ص 144 نقلا عن :
Junker . w. Travels In AFRICA. London 1890. P..5.
17- المرجع السابق ، نقلا عن : دفتر معية بدون رقم ص 9 .
18- المرجع السابق ص 148 .
19- محمد رياض ، **جغرافية النقل** ، بيروت ، دار النهضة العربية (بدون تاريخ) ص 198 ، وراجع أيضا : خميس الزوكة ، البحر الأحمر ص 216.
20- عبد الحميد القيسي وعبد على الخفاف ، البحر الأحمر ، **أهميته الاقتصادية والإستراتيجية** . منشورات مركز ودراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة السلسة الخاص (80) 1986 . ص ص 72-73 .
21- خميس الزوكة ، البحر الأحمر ، مرجع سابق ص 207 وراجع أيضا:
Alasdiar & Stephan, **The Red Sea** ,op . Cit . p . 36 .
22- عبد الحميد القيس ، مرجع سابق ص 70 .
23- **Bulletin Decadaire**, No: 603 , 22.9.1888.
24- **Maritime Guide 1984**, Lloyds Register of Shippimg
25- محمد رياض ، جغرافية النقل ص 183 .
26- **Containerization Year Book, 2001 .**
27- عبد الحميد القيسي ، **البحر الأحمر** ،مرجع سابق ص 65 .

28- إجمالي المراسي 6 ومجموع أطوالها 1061 مترا وأقصى حمولة للسفن مسموح بها 20320 طنا والميناء مزود بساحات تخزينية لمبردات وساحات مكشوفة لبضائع العامة ، وروافع للحبوب بقدرة 406 طن / ساعة ومرسى للمواد الصب ، والعمق بجوار الرصيف = 10.06 متر وهو مخصص للفوسفات الذي يمكن شحن 508 طن / ساعة كما يوجد مرسى عائم علاوة على الأوناس والمعدات والحوض العائم ... الخ
راجع :- **Maritime Guide , Op .Cit . P . 341**

29- Alasadair & Staphan , Op . Cit . P . 361

30- عبد الحميد القيسي ، مرجع سابق ص 67 .

31- خميس الزوكة ، مرجع سابق ص 88 .

32- المرجع السابق ، ص ص : 88-89

33- Dudly Stamp, **A Commercial Geography** . London . 1937 . P . 438

34- Hallberg , Charles , w . , **The Suez Canal , its History and diplomatic Importance** . Colombia , 1931 . P . 216

35- راجع نقاط الإرتكاز البحري في كتاب : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول إستغلال قناة السويس. الهيئة المصرية العامة للكتاب (الاسكندرية) 1979 . ص ص : 118-128 .

36- Hallberg , Op . Cit . PP . 377-378.

37- Poydemont , Henri , Le Canal De Suez . Paris . 1955. P . 44.

38- Encyclopedia Britanica , Vol . 20 U. S . A . 1964 تحت مادة " Ship " ص 21 وفيه فصلا مسهبا عن تطور بناء السفن .

39- **Bulletin Décadaire**, No . 585,22 . 3 . 1888.

40- I bid.

41- جريدة الأهرام ، عدد يوم 22 أكتوبر 1989 . ص 13 .

42- عبد الحميد القيسي ، مرجع سابق ص 70 .

43- نشرة هيئة السويس السنوية لعام 2001 .

44- المرجع السابق . ص 73 .

45- المرجع السابق .

46- وهي سفن صغيرة الحجم تنقل البضائع من السفن الكبيرة (الأم) ثم تقوم بتوزيعها إلى موانى عديدة ، إما لعدم إمكانية دخول السفينة الأم للموانى نظرا لكبر غاطسها وإما لسهولة وسرعة توزيع حمولات السفينة الأم من البضائع إلى الموانى المعنية .

47- **Lloyd's List Magazine** , 18.5.1992

48- نشرة هيئة قناة السويس لعام 2001 . ص ص 70-73 .

49- المرجع السابق .

50- جمال حمدان ، بترول العرب ، القاهرة ، 1964 ص ص 162- 170

51- السيد حسين جلال ، قناة السويس وتحديات المنافسة والطرق البديلة ، بحث منشور بمجلة إتحاد المؤرخين العرب (ندوة طرق التجارة العالمية عبر عصور التاريخ) حصاد 8 سنة 2000 ص 832 (جدول عن تطور حركة البترول في القناة) .

52- المرجع السابق ص 822 .

53- خميس الزوكة ، مرجع سابق 207 .

54- المرجع السابق ص 360 .

55- لمزيد من التفاصيل حول خط السوميد ، راجع : السيد جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة. الإسكندرية . دار المعارف . 1985 . ص 139 .

56- راجع نشرة هيئة قناة السويس لعام 2000 ص 75 .
57- لمزيد من التفاصيل هو هذا الموضوع راجع :
السيد حسين جلال ، **قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة** ، مرجع سبق ذكره ص ص 146 – 151 وأيضا :

Transafrican Pipeline . A Strategicall Dream.
ARAB Oil & Gas . Ist August 1984.

وجريدة الأهرام : 21 يوليو 1984 نقلا عن وكالة الأنباء السودانية (خط أنابيب أمريكي لنقل البترول من البحر الأحمر إلى المحيط الأطلسي) .

58- السيد حسين جلال ، **قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة** ، مرجع سبق ذكره. ص ص 145-143 .
59- أحد الخبراء في مشاكل البترول ، راجع :
Odel , Peter , Oil and World Power , Rotterdam , 1975 , . PP 169-170 .
60- جمال حمدان ، شخصية مصر ، جـ 2 مرجع سبق ذكره ص 832 .
61- المرجع السابق ، ص 804 .
62- المرجع السابق ، ص 806 .
63- ولمزيد من التفاصيل عن هذا الموضوع راجع : السيد حسين جلال ، **دور قناة السويس في النقل البحري العالمي** . الإسكندرية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري (مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري) تقرير رقم 2-1112 يوليو 1987 – ص ص 21- 28 .
64- جمال حمدان ، المرجع السابق ، ص 806 .
65- راجع ص 31 من البحث عن خط السوميد .
66- جمال حمدان ، مرجع سابق ذكره ص 809 .
67- المرجع السابق نفس الصفحة .
68- المرجع السابق وراجع شكلي رقم 1 ، 2 ص11 من البحث توضح ذلك .
69- نبيه الأصفهاني ، طريق جيبوتي إلى الإستقلال ، القاهرة ، مجلة السياسية الدولية العدد رقم 47 (يناير 197) ص ص 42- 43 .
70- راجع ص11 من البحث عن موانى البحر الأحمر .
71- السيد حسن جلال ، دور **قناة السويس في النقل البحري العالمي** ، مرجع سابق ص 28 .
72- المرجع السابق ، نفس الصفحة .
73- أهرام يوم 25 نوفمبر 2003 (العدد رقم 42722) ص 1 .
74- جان بول كالون (رئيس الجمعية الفرنسية لأصدقاء قناة السويس ، المرجع السابق . وراجع ص 3 من نفس عدد الأهرام وتحقيق عن قناة السويس تتحدى أوهام البديل) .
75- ولمزيد من التفاصيل راجع : السيد جلال ، **قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة**. مرجع سبق ذكره (إتحاد المؤرخين العرب) حصاد (81) ص ص 789 – 842 .
76- Ultra Large Crude Carrier وهي ناقلات عملاقة لا يسمح غاطسها الكبير (75-80 قدم) عبور قناة السويس.
77- جمال حمدان، مرجع سابق ص،ص 836 ، 864.
78- محمد متولي، حوض الخليج العربي، جـ1، القاهرة ، 1978.ص ص. 79-82.
79- Andreas Demetropoulos, Directon Dapartment of Fisheries, **The Marine of Cyprus.**
(الانترنيت الرسمي لشبكة موقع جمهورية قبرص).
80- الصيد في جزيرة قبرص يبلغ حوالي 3100 طن سنويا (11 مليون جنيه استرليني) المرجع السابق.
81- أطلق الأستاذ بورPOR هذا الاسم (عامي 1970 ، 1975) ومن ... قام بدراسة هذه المشكلة بالتفصيل، راجع Alasdair & Stephan , op. cit. p.4

استخدمت عبارة لسبسيان نسبة إلي فرديناند دي لسبس (الفرنسي) الذي كان وراء شق قناة السويس.

82- المرجع السابق، وراجع أيضا الشكل رقم 5 ص 39 يوضح حركة التيارات البحرية في البحر الأحمر، نقلا عن : خميس الزوكه، البحر الأحمر، مرجع سابق ص 44 .

83- Alasdair & Stephan , op. cit

84- Ibid.

85- Ibid.

86- السيد حسين جلال، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس .(1883-1904). رسالة دكتوراة من آداب الإسكندرية، 1981 (غير منشورة) ص 432 نقلا عن :
Farnie, **East & West of Suez, Suez Canal In History**. (1854-1956) . Oxford .1969. p.398 .

87- **Bulletin Décadaire**, No. 393,22.11.1882.p.198 .

88- Ibid . No .644,12.11.1883.

89- السيد حسين جلال، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ، المرجع السابق ذكره ص 431.

90- **Bulletin Décadaire**, No.674,12.9.1890.p.2054.

91- لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع: السيد حسين جلال، القوة الكبرى والأهمية السياسية والاستراتيجية للبحر الأحمر (1869 –1900). بحث مقدم بمناسبة تكريم الأستاذ الدكتور / عمر عبد العزيز عمر . الإسكندرية . 2003، دار المعرفة الجامعية.

92- المرجع السابق، ص21.

93- المرجع السابق.

94- Charles Roux, L' Ithme De Suez . Tom.2.Paris . 1901. p. 308.

الدراسة الرابعة

القوى الكبرى والأهمية السياسية والاستراتيجية للبحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس (١٨٦٩ - ١٩٠٠) *

* بحث قدم لتكريم الأستاذ الدكتور عمر عبد العزيز عمر . وجرى نشره بدار المعرفة الجامعية بالإسكندرية .

الخصائص الجغرافية والجيوبوليتيكية للبحر الأحمر:

يبلغ الطول الإجمالي لسواحل البحر الأحمر بما فيها سواحل خليجي السويس والعقبة: ٣٠٦٩ميلاً، وتصل مساحته ١٧٨٠٠ ميلاً مربعاً . وإذا أخذنا نقطة شمالية عند السويس ونقطة جنوبية عند باب المندب، فإن الطول ١٢٠٠ ميلاً.

ويبلغ أقصى اتساع له حوالي ١٩٠ ميلاً فيما بين مصوع ، علي الساحل الاريتري الإفريقي ، وجيزان علي الساحل الشرقي الآسيوي، بينما يبلغ أقل اتساعا ته نحو ٤٠ ميلاً فقط فيما بين عصب علي الساحل الغربي والمخا علي الساحل الآسيوي.

وتحتوي مياه البحر الأحمر علي ٣٨٠ جزيرة معروفة ومرصودة واغلبيتها تابعة للدول العربية الواقعة علي حوض البحر الأحمر ، وهي كالتالي:

السعودية: ١٤٤ جزيرة أهمها فرسان ، اريتريا: ١٢٦ جزيرة أهمها مجموعة دهلك وحالب وفاطمة ، اليمن: ٣٨ جزيرة أهمها ذقر وقمران وحنيش الكبرى وبريم، السودان: ٣٦ جزيرة أهمها سواكن ، مصر: ٢٦ جزيرة أهمها شد وان وطيران وصنافير وجيبوتي : ٦جزر أهمها مولية.

وبهذا التوزيع فإن ٦٧% تقريباً تابع للدول العربية . وتطل علي حوض البحر الأحمر ٧دول.فعلى الساحل الغربي تقع مصر في الشمال والسودان في القطاع الأوسط للحصوض واريتريا تقع في الجنوب .

وعلي الساحل الشرقي: المملكة العربية السعودية في القطاع الشمالي والأوسط والأردن وفلسطين علي امتداد خليج العقبة شمالاً واليمن في الساحل الجنوبي للحوض.

أما بالنسبة للخصائص الجيوبوليتيكية للبحر الأحمر: فإنه كان ومازال أعظم طرق المواصلات البحرية في العالم، يحمل التوابل في الماضي بين الشرق والغرب وأصبح الآن يتوسط أخطر طرق المواصلات البحرية ويحمل أهم السلع الاستراتيجية بين الشرق والغرب. فهو يمتد من شرق آسيا في المحيط الهادي عابراً المحيط الهندي عند ميناء سنغافورة، ثم يمر بمدخل البحر الأحمر عند مضيق باب المندب ويعبر البحر الأحمر وقناة السويس ويخترق مضيق جبل طارق متشعبا إلي ثلاث شعب رئيسية:

١- شعبة تتجه نحو الشمال الأوربي الغربي.

٢- شعبة نحو المحيط الأطلسي إلي أمريكا الشمالية.

٣- شعبة تخترق قناة باناما إلي المحيط الهادى وغرب الأمريكتين.

هذا وقد تحول البحر الأحمر من مجرد بحر داخلي ، إلي أهم شريان ملاحي بعد افتتاح قناة السويس ، ينقل البترول من الخليج العربي وايران وشبه الجزيرة العربية إلي أوربا الصناعية والولايات المتحدة الأمريكية وأصبح البحر الأحمر بكل مميزاته وخصائصه الجيوبوليتيكية أخطر محاور الصراع الدولي وملتقى أهم نقاط التحكم الاستراتيجي باعتباره طريق البترول ومعبر التجارة الدولية ومجال تدفق "القوة العسكرية " ما بين البحر المتوسط والبحر الأسود والمحيط الأطلسي والمحيط الهادي . وبهذه المميزات الجيوبوليتيكية ارتبط البحر الأحمر بالقرن الإفريقي جنوباً مثلما ارتبط بقناة السويس شمالاً ، ارتباطاً عضويا ومصيرياً: عسكرياً وسياسياً واقتصادياً، فكل منهما له مميزاته الحاكمة وخصائصه المحددة ، حتى أصبحا محط أنظار المخططين السياسيين والعسكريين وموضوع اهتمام واضعي القرار السياسي وصراعات معقدة بين القوى الدولية المتصارعة وكذلك القوى المحلية والإقليمية المتنافسة.

وفي هذه الورقة سنوجز فقط الأهمية الاستراتيجية والسياسية للبحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر في أعقاب افتتاح قناة السويس ، التي فتحت الطرق البحرية وبالأخص البحر الأحمر أمام الأساطيل التجارية والحربية علي السواء، ليكون لها وجود في هذا البحر بصفة مستمرة ، مما أزكي التنافس والصراع البحري بين الدول الأوروبية في هذه الفترة وذلك للحصول علي نقاط ارتكاز بحري لها علي سواحله، ثم التوسع لتكوين مستعمرات لها لتصريف المنتجات وجلب المواد الخام.

واعتبر هذا الإنجاز البشري انقلاباً في كل الموازيين السياسية والاقتصادية والاستراتيجية في العالم كله وبقدر ما جلب طريق قناة السويس البحر الأحمر الرخاء للعالم وحرية الحركة وانسيابها بين الشرق والغرب للأساطيل البحرية ، بقدر ما جلب المتاعب لمصر ولمعظم المناطق الاستراتيجية الأخرى المتحكمة في مداخل ومخارج البحر الأحمر.

وسنركز في دراستنا علي أهم القوى الدولية التي حاولت [illegible] حوض البحر الأحمر غداة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية:

١ – انجلترا والبحر الأحمر:

جـــاءت قناة السويس لتكون بمثابة رقبة البحر الأحمر الجغرافية الشمالية وعنق الـــزجاجة فـــي اســـتراتيجيتها كما هي شريان للتاريخ فيها، كما كانت القناة إبان الحقبة الاستعمارية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر حلقة الوصل بين الشرق الأقصى وغرب أوربا عبر البحر الأحمر، وبالأخص بين الهند وبريطانيا.

وفـــي هـــذا الإطار كانت القناة والبحر الأحمر لها دور تقليدي هو خط الحياة للإمبراطورية البريطانية أو شريان الهند وعنق بريطانيا كما أطلق البعض عليها . ومن هـــنا كانت بدايات الاحتلال البريطاني لمصر والسودان وتحول البحر الأحمر خلال النصـــف الثاني من القرن التاسع عشر إلي بحيرة بريطانية . كما أصبحت القناة والبحر الأحمر ممراً للاستعمار الأوربي ومقراً وسبباً ونتيجة .[١]

واصلت انجلترا سياستها القائمة علي تثبيت أقدامها في نقاط ارتكاز بحرية في المواقـــع الاســـتراتيجية علي طول الطريق البحري للهند والشرق الأقصى. ففي البحر الأحمر استولت علي عدن عام ١٨٣٩ للوقوف أمام المؤامرات الفرنسية وضمان لحرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الأحمر .[٢]

كذلك استولت علي جزيرة بريم في ١٤فبراير ١٨٥٧، وهي تقع في مدخل بوغاز باب المـــندب، وتسيطر علي حركة الملاحة في البحر الأحمر من ناحية منفذه الجنوبي، وكان الهدف من احتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية إذا تم افتتاح قناة السويس.[٣]

وتمـــتاز عدن بموقعها الاستراتيجي ، فهي ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية ، عـــلاوة علـــي أهميته للهند ، فهو حلقة اتصال بأوربا عن طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الأحمر. وإذا كانت قناة السويس هي المفتاح الشمالى للبحر الأحمر فعدن هـــي المفـــتاح الجنوبـــي له ، وعـــدن تقع في منتصف المسافة تقريباً بين الهند والبحر المتوســـط ، فهي قلعة يمكن عن طريقها السيطرة علي المحيط الهندي ونقطة ارتكاز في طريق الملاحة صوب البحر الأحمر ومركز هام للتوسع في شرق إفريقيا وشبه الجزيرة العربية. [٤] كذلك استولت انجلترا علي جزيرة سقوطره scotra في مدخل جزيرة عدن ١٨٣٥. أما بالنسبة لسواحل البحر الأحمر الغربية فكانت في حوزة مصر حتى ١٨٨٤، وبذلـــك ســـبقت مصر الدول الأوربية إلي هذه المناطق وسدت الطرق في وجهها وعلى

الأخص انجلترا و فرنسا وايطاليا التي كانت تتنافس للحصول علي نقاط ارتكاز لها في البحر الأحمر.(٥)

ولقــد ســعت انجلــترا إلي وضع حد للتوسع المصري علي الساحل الإفريقي الشــرقي، فأرغمــت الخديــوي إســماعيل علــي توقيع معاهدة إلغاء الرقيق في مصر والســودان (فــي ٤أغســطس ١٨٧٧) وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية في ســبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وتفتيشــها . وفــي ١٨٧٧/٩/٧ وقعت الحكومة البريطانية مع الخديوي إسماعيل معاهدة ثانــية اعــترف فيها بسيادة مصر علي الساحل الصومالي حتى رأس حافون ، كل ذلك يوضــح اهــتمام انجلترا بالبحر الأحمر .(٦) وكان هدف انجلترا من الاعتراف بسيادة مصر علي الساحل الصومالي بمثابة إبعاد للأطماع الفرنسية والإيطالية عن هذه المنطقة وصيانة لها ريثما تتهيأ لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها في السودان .(٧)

وباســتيلاء انجلــترا علي قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلي بحيرة بريطانــية وأصــبح مــنطقة أمان للأسطول البريطاني والتجارة البريطانية. ويتضح هنا مــدى تأثير قناة السويس علي المد الاستعماري في البحر الأحمر ، فقد أدى افتتاحها إلي إذكــاء روح التنافس الاستعماري الأوربي وهكذا كان افتتاح قناة السويس نقطة هامة في تاريخ استعمار شرق أفريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية .

وقد علقت صحيفة " نيويورك تايمز " في افتتاحيتها بقولها :

" إن قــناة الســويس تقــرب اكتشــافات سبيك وبيكر وبرتون وليفنجستون حول المنابع الاستوائية للنيل في متناول يد الاستعمار الإنجليزي،،(٨) .

ولقد أكد لورد سولسبري لكرومر أن سواحل البحر الأحمر ضرورية لأمن مصر(٩) .

ولقــد وضــعت انجلــترا إستراتيجيتها البحرية في حوض البحر الأحمر علي حمايــة الحــد الجنوبــي للقناة وهو البحر الأحمر ونجحت السياسة البريطانية في إحكام قبضتها عليه شمالاً وجنوباً .

كمــا سعت انجلترا لإحكام سيطرتها علي سواحل البحر الأحمر والحيلولة دون تغلغل أية قوة أوربية منافسة في وادي النيل ومن جهة أخرى حرصها علي عدم تمركز أية قوة منافسة في تلك السواحل حتى لا تشكل تهديداً للوجود البريطاني في عدن أو قناة السويس ، ولهذا تلجأ بريطانيا إلي زيادة قوتها البحرية في سواكن وذلك بناء علي طلب بــارنج في نهاية عام ١٨٨٣.(١٠) كما أفادت تقارير قنصل فرنسا في مصر أن بريطانيا

قـد أحكمـت قبضتها علي ميناء سواكن ، وعينت الادميرال hewett حاكماً عاماً علي سواكن .(١١)

وأخـذ الإنجلـيز يستولون علي الساحل الغربي للبحر الأحمر تدريجياً وكذلك الموانـي الرئيسـية فـيه .(١٢) ويظهر ذلك في مجموعة القوات البريطانية التى بلغت تعدادهـا ٢٠٠٠جـندي،جاءت مـن انجلترا وجبل طارق وقبرص علي سفن بريطانية عبرت القناة في مايو ١٨٨٥ متجهة لميناء سواكن لتحل محل الحامية الـموجـودة هناك.(١٣)

ويوضح التقرير السري لنورثبروك – وزير البحرية البريطانية – الاستراتيجية الـبحرية البريطانـية فـي الـبحر الأحمر (فبراير ١٨٨٤) أن مركز انجلترا في البحر الأحمـر يجـب أن يضـع في اعتباره سيادة الباب العالى علي سواحل هذا البحر تلك السـيادة التي وافقت عليها انجلترا باستمرار وتظهر في المراسلات الدبلوماسية بهدف منع الدول من الحصول علي مراكز علي سواحل البحر الأحمر لأن ذلك سيهدد طريق مواصلات انجلترا البحرية إلي الهند .(١٤) .

ويضـيف نورثـبروك في تقريره للبحرية :" وقد تحررنا بعض الشيء – كما اعتقد – مـن سياسـة الإقصاء فيما يتعلق بخليج عصب ، حيث أقام الإيطاليون مستعمرة أوبوك التي تطالب بها فرنسا واعتقد أن هذين المركزين لا يمثلان خطراً علينا ولا أرى حسداً فـيما يخـتص بهما . وانني أرى أن تطور التجارة في البحر الأحمر هي أحسن وسيلة لمـنع تجـارة الرقـيق ، وأن المركز الذي أخذناه علي عاتقنا منذ وصول الأخبار في نوفمـبر الماضي بثورة القبائل العربية بالقرب من سواكن ، وهزيمة جنرال هكس علي يـد المهـدي هو ارتباطنا بالدفاع عن موانى البحر الأحمر."(١٥) وأوضح نورثبروك، أنه نظـراً لطبـيعة الجـو الحار في بعض هذه المناطق في الصيف ومخاطر تأثيرها علي صـحت الإنجلـيز إذا مكثـت السـفينة فـترة من الوقت في موانى محددة . وأوصى نورثـبروك بإرسـال تعلـيمات لكرومر لتعيين حكام إنجليز للموانى المختلفة بالسواحل الإفريقـية علـي البحر الأحمر، مبتدئة من الجنوب وأولها ساحل الصومال علي مدخل البحر الأحمر.

وأضـاف التقرير أن حرية التجارة من بربر وزيلع وتاجورة ضروريه لإنجلترا لتموين ميـناء عدن بالمؤن ولقد بسط المصريون حكمهم علي إقليم هرر الذي يبعد مسيرة ثمانية أيـام من زيلع ، وهذا الاستيلاء كان خسارة دائمة لمصر، وأكد أن أي قوة صغيرة من

الجـنود الهنود من عدن يكفي للحماية المطلوبة علي طول سواحل الصومال ، كما وأن مطالـب فرنسـا بميـناء أوبوك وإيطاليا بخليج عصب تأتي في اتجاه الشمال. وقد أكد سولسبري أنه لن يتدخل في أي منهما.

وأن وجـود حـاكم إنجلـيزي فـي ميناء مصوع أمر مهم خوفاً من قيام قلاقل هناك ، فالمكـان يمكـن السيطرة عليه من البحر ويجب زيارته باستمرار بإحدى سفن الحكومة البريطانـية . ونـادي سولسبري بربط ميناء القصير بالنيل عند قنا ، وهي مسافة تقدر بحوالـي ٣٠ مـيلاً وسيكون هذا الخط الحديدي بمثابة جبهة جنوبية لمصر وسيكون لهذا الخـط أهمية استراتيجية كبيرة وخاصة في حالة الحرب عندما يتم حصار قناة السويس وعـندما تسـتدعي انجلـترا للدفاع وحماية مصر ، وأكد نورثبروك عدم أهمية المواني الواقعة جنوب القصير لمصر.(١٦)

وحـبذ كثير من الخبراء أهمية طريق قناة السويس للبحر الأحمر بالنسبة لنقل القـوات البريطانـية الضـخمة عـن طريق البحر من السويس إلي سواكن ومنها عبر الصحراء إلي بربر ثم بعد ذلك بطريق البر أو استخدام النهر حتى تصل إلي الخرطوم. واسـتبعدوا نقـل معـدات وقـوات ضخمة عن طريق وادي النيل لصعوبة ذلك الأمر وسهولة استخدام طريق البحر الأحمر.(١٧)

وكان سولسبري يضع نصب عينيه طريق انجلترا البحري للهند، ولم يكن الإيطاليون – فـي نظرة – يشكلون خطورة علي استراتيجية بريطانيا في البحر الأحمر ، وكانت لدى كرومـر مخـاوف وهي أن مواني البحر الأحمر قد تصبح قواعد للانطلاق إلي الداخل واختراق السودان الأوسط إن عاجلاً أو آجلاً.(١٨) .

كما ظهرت أهمية إثيوبيا للنفوذ في البحر الأحمر ووادي النيل ، فهاهو القنصل الفرنسـي Soumages فـي أوبوك يلفت نظر الحكومة الفرنسية في باريس لما يمكن الحصـول علـيه مـن نفوذ عن طريق إثيوبيا التي إذا وقعت تحت حكم إحدى الدول الأوربية فتصبح هذه الدولة الأوربية عندئذ " سيدة السودان الشرقي" وقوة ضغط خطيرة علي مصر يحسب حسابها. (١٩)

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وخليج عدن:

إذا كانـت بريطانـيا قد سيطرت علي المدخل الشمالي للبحر الأحمر بسيطرتها علـي قناة السويس ، فإنها أيضاً قد سيطرت علي البوابة الجنوبية باحتلالها عدن وبسط

نفوذهـــا فـــي المـــنطقة المحـــيطة بها في جنوبي اليمن وفي المنطقة المواجهة لها علي الســـاحل الإفريقـــي للـــبحر الأحمـــر والتي تشرف علي خليج عدن من ناحيتي الغرب والجنوب. وكانت عدن محطة للتزود بالفحم للسفن التجارية التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانـــية ، وســـاعد فـــتح قناة السويس علي تنشيط حركة الملاحة في عدن وربطها مباشـــرة بموانـــي الـــدول الأوربـــية ، وأصبحت عدن ملتقى الطرق الملاحية الكبرى المنتظمة لأوربا وآسيا واستراليا . وكان لقناة السويس دورها وأثرها في توسيع وتعميق ميناء عدن حتى تستطيع السفن الضخمة وقتذاك الدخول والخروج للميناء . ولهذا تقدمت الشـــركات الملاحية الكبرى ، [٢٠] التي تعمل مع الشرق الأقصى عبر قناة السويس إلي حكومـــة الهـــند بالإســـراع في تنفيذ التطوير المطلوب . وعزز ملاك السفن البريطانية مطلبهم هذا بأن استخدام أسطولهم التجاري للخطوط الملاحية العديدة تمثل حمولة تقدر بمليون ونصف طن . [٢١]

وتمـــيزت عـــدن بأنهـــا ميـــناء حصين يتحكم في طرق الاقتراب من الجنوب صـــوب البحر الأحمر . وكانت جزيرة بريم تقع في وسط مضايق باب المندب وجزيرة ســـوقطره ، كلهـــا تشكل البوابات الخارجية للهند لحماية أهم وأقصر طريق بحري من لندن إلي الهند والشرق الأقصى واستراليا.

وســـار البريطانـــيون نحـــو تنفيذ مخططهم لتأمين عدن بالتدخل في سواحل الصومال المطلـــة علـــي مضـــيق بـــاب المندب وخليج عدن لضمان سلامة عدن نفسها وضمان اســـتمرار وصول المواد الغذائية المختلفة إليها من تلك السواحل . لهذا لجأت إلي سياسة إجبار المصريين لإخلاء سواحل الصومال بإخراج الحاميات المصرية من زيلع وبربر فـــي محاولـــة مـــنها لتصـــفية النفوذ المصري في منطقة البحر الأحمر وعلي سواحل الصومال المطلة علي خليج عدن، وتم ذلك في صيف عام ١٨٨٤. [٢٢] .

٢ – فرنسا والبحر الأحمر :

فرنســـا هي القوة البحرية التالية البريطانية وكانت تقتفي أثرها وتنافسها في هذا المجـــال فـــنجد مثلاً – جول فيري (Jules Ferry) رئيس وزراء فرنسا، يصرح في إحدى خطبة " بأن السياسة الاستعمارية ضرورية لكي تعطى لأسطول الحرب نقط رسو

وتمويــن بالوقود، وهذا هو الذي يدفعنا للحصول علي تونس وسايجون والهند الصينية، والسبب الذي يدفعنا إلي الحصول علي مدغشقر.(٢٣)

وكانــت فرنسا لها مصالح إمبريالية في غرب وشرق السويس ، فبالنسبة لشرق السويس نجد أن فرنسا لم تقف مكتوفة الأيدي أمام النشاط الإنجليزي في البحر الأحمر ، فحاولت هــي الأخــرى الحصــول علي نقاط ارتكاز بحري ، فهي قد نظرت إليَ بريطانيا بعين الحســد، فأملاكهــا فــي الشرق قد آلت إلي انجلترا بصورة أو بأخرى بمقتضى معاهدة بــاريس ١٨٦٣، وهــي تملــك عــدن وبريم وهما نقطتان حربيتان تتحكمان وتخدمان الملاحــة فــي البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندى ، وكانت السفن الفرنسية المــتجهة للهــند والهند الصينية والصين واليابان تتجه إلي عدن لأخذ التموين . وبذلك حاولت فرنسا من جانبها هي الأخرى الحصول علي نقاط ارتكاز في البحر الأحمر مثل انجلــترا ، فقامــت فرنســا بمحاولات لاستغلال ميناء أوبوك (Obock)(٢٤) وكانت الصــحافة الفرنسية تحث السفن الفرنسية علي استخدام هذا الميناء وعدم اللجوء للموانئ الأجنبية للتموين بالوقود والمواد الغذائية (٢٥)

وحصــلت فرنسا علي ميناء أوبوك بمعاهدة (أوبوك) المنعقد في باريس ١٨٦٢/٣/١١. وفــي ١٩مــايو قام شيفر (٢٦) بالاستيلاء علي خليج أبوك وأراضيها باسم الإمبراطور ، ونزلت فصيلة مشاه الأسطول المسلحين للشاطئ ورفعت العلم الفرنسي هناك لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكا لفرنسا .(٢٧) .

وفــي نفــس العــام قامــت مفاوضات بين شركة المساجيري ماريتيم البحرية الفرنســية لإنشــاء خــط ملاحي موازي للخط الملاحي الإنجليزي p&o ، واقترحت الحكومــة الفرنسية ميناء اوبوك علي إدارة شركة المساجيري ماريتيم كمركز لتزويدها بــالفحم والمؤن عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصــلت علي قطعة الأرض اللازمة لها في عدن .(٢٨) وأصدر وزير الحربية الفرنسى فــي عــام ١٨٨١ تعلــيمات – بعد أن اشتد نشاط الايطاليين في عصب ، وتأكيد مصر لحقوقهــا علــي سواحل البحر الأحمر ووجود انجلترا في عدن – بأن يقوم قبطان أول ســفينة فرنســية تمر عبر قناة السويس متجهه للمحيط الهندي بعمل تحديد عام لأراضي الحكومــة فــي أوبوك طبقاً لمعاهدة ١٨٦٢ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية . وبعد احــتلال انجلــترا لمصــر ١٨٨٢ سعت فرنسا للتوسع في أوبوك ليكون نواة لمستعمرة الصومال الفرنسي .(٢٩) .

وحاولــت فرنســا الاســتيلاء علي ميناء " الشيخ سعيد" المواجه لجزيرة بريم ١٨٦٩ بشــرائه مــن حكامه المحليين ولكن معارضة بريطانيا والحكومة العثمانية جعل الفرنسيين يغادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً في ديسمبر ١٨٧١، واحتلته قوات عثمانية وحولته إلى محجر صحي للحجاج. [٣٠]

كذلــك اســتولى الفرنســيون على جيبوتى في الصومال عام ١٨٨٨وعلى مدغشقر سنة ١٨٩٥.[٣١]

كانــت فرنسا هي القوة البحرية الوحيدة التي تحسب انجلترا حسابها في البحر الأحمر. فقــد تمركــزت فرنسا في اوبوك وفي صيف عام ١٨٨٣فقامت بعض القوات المصرية برفع علمها على إحدى مناطق اقليم اوبوك ، وطالب جول فيري بالاحتجاج لدى حكومة الخديوي بالجلاء عن أرض تخص فرنسا.[٣٢]

وبعد رفض انجلترا تموين السفن الفرنسية المتجهة إلى تونكين من محطة الفحم المجودة بميناء عدن،سعت فرنسا إلى تطوير محطة الفحم في اوبوك اعتباراً من أكتوبر ١٨٨٣، والتي تقع على خليج تاجورا الواقع على نفس المسافة فيما بين بورسعيد وعدن.[٣٣]

وكانــت فرنســا قــد أرسلت للدول منشوراً يعلنها بأن سلطان تاجوره قد عقد معــاهدة فــي ٢١ســبتمبر ١٨٨٤مــع فرنســا يضع فيها بموجبها أرضه تحت الحماية الفرنســية وعلـــى هذا احتلت القوات الفرنسية هذه المنطقة ، واحتجت تركيا على ذلك . ولخلــيج تاجوره أهمية لأوبوك وقد تم الاحتلال بعد جلاء القوات المصرية عنها ، حيث احتلتها القوات الفرنسية في ١٧نوفمبر ١٨٨٤. [٣٤]

لذلــك بذلــت بريطانيا كل جهدها للحيولة دون إقدام أي من الدول الأوربية المنافسة لها وخاصـــة فرنســا مــن مهاجمـــة منطقة أعالي النيل عن طريق السيطرة على السواحل الغربــية للبحر الأحمر وذلك حفاظاً على مصالحها الحيوية بتأمين مواصلاتها إلى الهند والشرق الأقصى عبر البحر الأحمر.

وقــد أدى موقف بريطانيا هذا إلى ازدياد حدة التنافس الدولى في منطقة البحر الأحمــر حيــث تكالبت الدول الأوربية وبالأخص فرنسا وايطاليا والمانيا للسيطرة على مواقع لها هناك للانطلاق منها لتحقيق اهدافها الاستعمارية.[٣٥]

الشركات الملاحية الفرنسية التي استخدمت القناة والبحر الأحمر:

١- شركة : Compagnie de Messagereis Maritime (حول العالم)

٢- شركة : La Ligne Francaise (ربطت مرسيليا بسواحل شرق افريقيا)

٣- شركة : Compagnie Havraise (من ميناء الهافر الى الهند الصينية)

٤- شركة : Compagnie Fraissinet (للعمل مع الهند الصينية)

٥- شركة : Compagnie Nationale de Marseill (للعمل مع اللهند الصينية)

٦- شركة : Compagnie Mesmier et Cie (للعمل مع الخليج العربى)

٧- شركة : Compagnie Commerciale Francaise de Transport

٨- شركة: Compagnie Francaise de Quest(لربط فرنسا بميناء بمباي في الهند).(٣٦)

٣- ايطاليا والبحر الأحمر:

كانــت إيطالــيا قــد بدأت اتصالها بالبحر الأحمر وسواحله عن طريق رجال التبشــير والمستكشــفين الجغرافيين الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية بإغراء بلادهم للدخول في علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة علي البحر الأحمر وعلي إنشــاء مستعمرة تطل علي هذا البحر وتساعد علي التنفيس عن مشكلة السكان والهجرة إلي أراضي خاضعة للحكومة.(٣٧)

وقــد بــدأ التغلغل الإيطالي في سواحل البحر الأحمر عندما ابتاعت شركة روباتينو الإيطالية للملاحة (Florio Rubbatino Comp) من أحد الشيوخ المحليين مــنطقة صــغيرة من الأراضي الصخراوية علي الساحل بالقرب من قرية عصب عند مضــيق بــاب المندب وذلك في نوفمبر ١٨٦٩- بمبلغ ٨١٠٠ ريال -عن طريق أحد المبشــرين الإيطاليــن في هذه المنطقة ويدعى " الأب سابيتو" sapeto ، حيث تمكنت الشــركة الملاحــية المذكورة بواسطتة أيضاً من ابتياع الأراضي المجاورة لعصب في سنتي ١٨٧٩ و١٨٨٠(٣٨) وكان الهدف من أخذ ميناء عصب هو خلق محطة بحرية لها قيمــتها بين أوربا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه وتموين في أثناء رحلتها إلي الشرق بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية .(٣٩)

وكانــت الحكومة المصرية قد احتجت علي ذلك ولكن دون جدوى . وفي عام ١٨٨١ عيــن مقــيم إيطالي في عصب وحاول الإيطاليون في نفس العام فتح ميناء آخر فـــي بــيلول (beilul) ولكــنها لــم تنجح في الاستيلاء عليه سوى في يناير ١٨٨٥. وستصـــبح " عصــب" بالنسبة لإيطاليا هي النواه والمركز الذي ستتوسع منه في سواحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا .(٤٠)

وهكــذا فتحت قناة السويس الباب لتدفق الاستعمار الإيطالي علي سواحل البحر الاحمر،علاوة علي تدفق الشركات الملاحية الإيطالية .(٤١)

ونجــد صـــحيفة التمــبو الإيطالــية The tempo تذكر أن قناة السويس سوف تعيد للإيطاليــن مجدهم التجاري القديم ، وكانت مواني ايطاليا وجنوا والبندقية منافسة لميناء مرســيليا . ولقد كانت الشركات الملاحية الإيطالية التي منحتها الحكومة مساعدات مالية لتأميــن المواصــلات الإيطالية في البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي بنقل حاصــلات إيطالــيا المخــتلفة إلي الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين والــيابان عند طريق التبادل التجاري وبذلك كانت السفن الإيطالية تقوم بخدمة المصالح الإيطالية الاقتصادية . (٤٢)

وشهدت قناة السويس فى مطلع عام ١٨٨٥ نشاطاً ملحوظاً لحركة عبور السفن الايطالية والركاب الإيطاليين . ففى ١٥ يناير ١٨٨٥ اقلع الجنود الايطاليون على احدى المدرعــات وعلــى بعــض سفن الملاحة بحجة تعقب قتلة المستكشف الايطالى بيانكى وزملائـــة والاحتفاظ بهيبة ايطاليا ورفع كرامتها على هذه السواحل البعيدة .(٤٣) واحتلت ايطالــيا ميــناء مصوع فى ٥ فبراير ١٨٨٥ – بدون مقاومة – بالتواطؤ مع انجلترا وقد احتجــت الحكومـــة العثمانية على ذلك .(٤٤) واكد السفير الفرنسى فى ايطاليا فى رسالة بعــث بهـــا الـــى جـــول فيرى أن ايطاليا ستستولى على جزء من ساحل البحر الاحمر لحساب انجلترا .(٤٥) .

وتوضــــح جـــريدة شـــركة قناة السويس تدفق السفن الحربية الإيطالية وكذلك الجـــنود والمعدات العسكرية الإيطالية عبر قناة السويس فتذكر أن ٣سفن إيطالية غادرت ميـــناء نابلـــي في ٦نوفمبر ١٨٨٧ في رحلتها صوب ميناء مصوع وعلي متنها الفرقة الثانـــية لحملــتها علـــي الحبشة (٤٦) . كما تذكر أيضاً أن الحكومة الإيطالية في سبيلها لإرســـال ٥٠٠٠ جـــنديا إلـــي مصوع ، واتخذت كافة الإجراءات لاستئجار خمس سفن تجاريـــة كبـــيرة من أجل هؤلاء الجنود. ولقد طلبت وزارة الحربية الإيطالية من إدارة

شـــركة قـــناة الســـويس (إدارة الـــتحركات) بتزويد تلك البواخر المؤجرة بكل الأجهزة والمعدات الضرورية لعبور قناة السويس ليلاً .(٤٧)

وكـــان الإيطالـــيون يهدفون لنشر النفوذ الإيطالي علي السواحل الغربية للبحر الأحمـــر بالاتفاق والتعاون مع بريطانيا التي اقلقها حين ذاك توسع الفرنسيين في افريقيا وازديـــاد مصـــالحهم فـــيها ، الأمـــر الـــذي هدد المصالح البريطانية هناك . كما كان الإيطاليون يحلمون بالتوغل في السودان المصري غرباً إلي دار فور حتى يصل النفوذ الإيطالـــي تدريجياً باتجاهه شمالاً إلي سواحل إقليم طرابلس .(٤٨) ذلك كان غاية أمانيهم كمـــا عـــبر عـــنها ما نشينى حين قال :" إن مفاتيح البحر المتوسط إنما توجد في البحر الأحمر ."(٤٩)

وبعد التوسع في مستعمرة عصب الإيطالية قام الإيطاليون باحتلال نقاط مختلفة علـــي الساحل الغربي للبحر الأحمر حتى ازدادت المواصلات المنتظمة والسريعة فيما بيـــن هـــذا الجزء وأوربا . وسارعت شركة الملاحة الإيطالية التي أنشأت خطاً ملاحيا للســـفن الـــتجارية يبدأ من ميناء نابلي حتى مصوع وهو من أهم الموانى الساحلية علي الـــبحر الأحمـــر ، وقد ازدادت حركة الملاحة والتجارة به، وازدادت أعداد الأوروبيين أيضاً بالمستعمرة . وقد جذبت هذه الزيادة حركة الملاحة فنجد شركة الملاحة النمساوية (Loyds Austro-Hongrois) وقد قررت توقف سفنها – العاملة علي خط كلكتا – فـــي ميناء مصوع لا نزال الركاب والبضائع الأوربية فاستفادت تجارة مصوع من هذه التسهيلات الملاحية الجديدة التي ربطتها بأوربا عبر قناة السويس(٥٠) .

وهكـــذا باحـــتلال ايطاليا لميناء مصوع ضمنت أحسن ميناء طبيعي في البحر الأحمـــر ، وقد دافع مانشينى عن هذا الاحتلال بأن مصوع تشبه مفتاح البحر المتوسط ، واصبحت مصوع فيما بعد قاعدة للتوسع الإيطالية إلي الأراضي الداخلية ، هذا وقد عبر ١٥٢٨٧جنديا إيطالياً قناة السويس بمعداتهم في الفترة من ١٨٨٥–١٨٨٦.(٥١)

وكانـــت سياسة بريطانيا في ذلك الوقت قائمة علي الاعتراف ببعض المصالح الإيطالية فـــي مـــنطقة الـــبحر الأحمـــر حـــتى لا يمتد إليها نفوذها فرنسا المنافس القوى حينذاك للمصالح البريطانية.

٤- النشاط المصري والعثماني في البحر الأحمر :

استـــتفادت الدولـــة العثمانية من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية لأنها قربت المســـافة بيـــن الأستانة وسواحل البحر الأحمر ، مما ترتب عليه إحكام قبضة العثمانيين نســـبياً علي الحجاز وتوجيه حملة عسكرية عبرت القناة وتمكنت من استعاده اليمن إلي حظـــيرة الدولة العثمانية وسيطرت علي صنعاء وإقامة حكومة عثمانية فيها عام ١٨٧٢، أي بعد افتتاح قناة السويس بثلاثة أعوام (٥٢) .

وهكذا يسرت قناة السويس للأسطول العثماني عملية العبور إلي البحر الأحمر والخلـــيج العربـــي ووصـــل ميناء الأستانة بمواني الجزيرة العربية مباشرة (٥٣) وبذلك ســـهلت عملـــية توصيل القوات والإمدادات العسكرية في أقصى وقت ممكن إلي بلدان الجزيـــرة العربية وهو ما حاول أن يحققه القائد العثماني المشهور سنان باشا في القرن الســـادس عشـــر المـــيلادي عندما أمر بحفر قناة تصل ما بين البحر المتوسط والسويس لتســـهيل مـــرور الســـفن الحربية والمدفعية أثناء توجه الحملات العسكرية العثمانية إلي البحر الأحمر والمحيط الهندي لمحاربة البرتغاليين .(٥٤).

وكانـــت الجزيـــرة العربية في مطلع القرن التاسع عشر تابعة للسيادة العثمانية مـــن الناحـــية الإســـمية في بعض مناطقها ومن الناحية الفعلية في مناطق أخرى وهادن الـــباب العالي بريطانيا عند احتلالها عدن وتعاون معها لإجلاء المصريين عن الجزيرة العربـــية إثر تمرد محمد علي كل ذلك أدى إلي إضعاف مركزا العثمانيين في الجزيرة العربـــية-بشـــكل خـــاص وفي البحر الأحمر بوجه عام وادي إلي دعم النفوذ البريطاني هناك ، بحيث أصبح المنافس الأول للنفوذ العثماني .(٥٥)

أمـــا بالنســـبة للنشـــاط المصري علي الساحل الغربي للبحر الأحمر في أعقاب افتـــتاح قناة السويس وحتى الاحتلال الإنجليزي لمصر (١٨٦٩-١٨٨٢) فنجد أن النشاط المصـــري بلـــغ ذروته علي الساحل الغربي للبحر الأحمر عندما قام الخديوي إسماعيل بتنفـــيذ سياســـته الإفريقية في أعقاب افتتاح قناة السويس للملاحة العامة ١٩٨٦ وقد أدى هـــذا النشاط إلي اصطدام المصريين بالأحباش، وخاصة في عهد يوحنا الرابع (١٨٦٨-١٨٨٩) وقـــد اشتهر بعدائه لمصر ورغبته في طرد المسلمين من الساحل الغربي للبحر الأحمر .

وجــه شــريف باشا وزير الخارجية المصري – خطاباً إلي ستانتون (قنصل بريطانــيا العــام فــي مصر) في أول يونيو سنة ١٨٧٠ أكد فيه سيادة مصر علي كل الساحل الإفريقي للبحر الأحمر قائلاً :" إن الأراضي المذكورة ليست مستقلة لأنها وكما كانــت دائمــا عثمانــية . وهــي ضــمن البلاد التي تنازل عنها الباب العالي للحكومة المصــرية بمقتضى فرمان سلطاني نص فيه علي تنازله عن مديريات مصوع وسواكن وملحقاتهــا. كمــا أن مصــر لا تــزال تدفع جزية سنوية مقابل ذلك فلا يسع الحكومة المصرية أن تترك الحقوق الثابتة لها علي هذه البلاد ."(٥٦)

وكانــت الحكومــة المصرية قد أدركت أهمية ربط ميناء مصوع علي البحر الأحمــر بالنــيل فــي تنشــيط التجارة وإقرار الأوضاع في تلك البلاد. غير أن الخط الموصــل بين مصوع والنيل كان لابد وأن يمر بإقليم (بغوص) أو سنهيت الذي ادعت الحبشة ملكيتها له مما جعل مصر تتجه إلي السيطرة عليه (١٨٧٤).

وأدرك البريطانــيون خطــورة التوســع المصــري علي المصالح البريطانيه في البحر الأحمــر وخلــيج عــدن بل وعلي الساحل الشرقي لإفريقيا . وقد ظهر ذلك من تقرير الضــابط البريطاني وود (wood) إلي السير هنري اليوت" – سفير انجلترا بالاستانه– فــي السادس من أغسطس ١٨٧٥ جاء فيه: " أن التنازل عند ميناء زيلع والاستيلاء علي بربره يجعلان ساحل البحر الأحمر الغربي كله في قبضة مصر ."(٥٧)

وتعتــبر زيلع مماثلة لعدن في أهميتها ، فهي تعتبر آخر موطئ لقدم الدولة العثمانية فى أفريقــيا ، وأن امــتلاك مصــر لهــذا الميناء له أهمية كبرى بالنسبة لها من الناحيتين السياســية والــتجارية ، لأن ساحل أفريقيا المطل علي البحر الأحمر سيصبح كله تحت الســيطرة المصرية. وتقع زيلع تجاه عدن وتعادلها في الأهمية وتعتبر الميناء الوحيد في هــذه المــنطقة من الساحل ، وتقوم بتبادل السلع والمتاجر مع الموانى العربية كما أنها تعتبر مخرجا للأقاليم الواسعة في الداخل.(٥٨)

ولا شك أن الإدارة المصرية لإقليم بربر قد جلبت معها العمران والتحضر وقد أدى هذا بالتالي أجل الخدمات للبريطانيين في عدن، وإن كانوا لم ينظروا بعين الارتياح للوجــود المصــري فــي هذه الجهات نظراً لأنهم كانوا يطمعون في وضع أيديهم عليها حفاظاً علي المصالح البريطانية في حوض البحر الأحمر . (٥٩)

ووصلت الحملة العسكرية التي بعث بها الخديوي إسماعيل فى ١٠أغسطس عام ١٨٧٥ بقــيادة ماكــيلوب (Mckillop) (الضــابط الإســكتلندي) الذي كان يعمل في خدمة

الحكومـــة المصرية كرئيس لمصلحة الفنارات الى رأس حافون وبراوه ثم قامت باحتلال " قسمايو" وأطلق عليها أسم" بورت إسماعيل" حققت الحملة المهة التي أرسلت من أجلها لساحل الصومال.[٦٠]

وبضـــغوط بريطانـــيا علـــي الخديوي إسماعيل أمر بسحب الحملة المصرية من ساحل الصومال الجنوبي وإعادة "الوابورات والعساكر" إلي السويس .[٦١]

٥- النمسا و البحر الأحمر:

تطلعت النمسا – هي الأخرى – هي للاستفاده من طريق "قناة السويس- البحر الأحمـــر"، فـــنجد قنصـــل النمسا في السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل القطن والحديـــد والصلب والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والكحول إلـــي غـــير ذلك من الممكن أن تجد لها مخرجاً سريعاً ومستمراً إلي البلاد الواقعة علي ســـواحل البحر الأحمر ، لذلك يجب إنشاء علاقات تجارية مع تلك الدول . وتعلق إحدى الصـــحف الإيطالـــية : "أن علي إيطاليا التي لديها الكثير من المنتجات المذكورة غزو الأسواق التي ستكون بمثابة سوق جديدة للمنتجات الإيطالية "[٦٢]

والأمبرطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا علي البحر الأدرياتي والذى يعتبر منفذها التجاري علي البحر المتوسط وكان هذا الميناء يرتبط بخط حديدي من فينا حتى تريستا. لذلـــك اهتمـــت النمسا بحرية الملاحة في نهر الدانوب كرابط رئيسي يربطها ببقية دول العالم. وكان النهر يحمل التجارة النمساوية أكثر من الخط الحديدي .[٦٣]

ومـــن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة التي انطلقت إلي البحر الأحمر عبر قـــناة الســـويس نجد شركة (Lloyd Austriechen) التي نقلت بضائع من ميناء البندقية إلي الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته٨ و٦ مليون فرنك [٦٤] .

كذلـــك تقدمت حكومة النمسا إلي الرايخستاج باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءاً حراً ، كمـــا تســـلمت شركة اللويدز النمساوية للملاحة البحرية اعانة مالية من الحكومة لإنشاء خطيـــن ملاحيـــن جديديـــن إلـــي بمـــباى ، وأصـــبحت شركة (Lloyd-Austro Hongroise) النمســـاوية مـــن كبريات الشركات الملاحية النمساوية ، وازداد عدد سفنها عاماً بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباي والهند وهونج كونج .[٦٥] .

٦- أسبانيا والبحر الأحمر :

اهتمت أسبانيا بطريق السويس الأحمر ، فنجد الشركة الملاحية الأسبانية :
(La Ligne Espagnol) وقــد نظمت خطاً ملاحياً فيما بين برشلونة والبحر الأحمر ومانيلا ، وتزايدت سفنها بقناة السويس عاماً بعد عام وأيضاً خطاً ملاحياً آخر باسم :
(Marquis de Com) فــيما بيــن أســبانيا والفلبين (٦٦) . وقد أصبح البحر الأحمر طــريق هــام لأســبانيا إلــي مستعمراتها في الفلبين. وقد جرت مفاوضات بين إيطاليا وأســبانيا لحصــول الأخيرة علي نقطة ارتكاز لها في البحر الأحمر تستخدم كمستودع للفحم للسفن الأسبانية . ووردت برقية من سان سباستيان تفيد أن ولي العهد الأسباني قد أعلــن عــن رضائه للحصول علي أرض علي ساحل البحر الأحمر من أجل استخدامها كقاعدة بحرية أسبانية (٦٧) .

وكانــت أســبانيا قد اهتمت بالحصول علي توكيل تجاري في البحر الأحمر لاستخدامه كمســتودع للفحــم لســفنها التجارية والحربية علي السواء في الأراضي الواقعة جنوب مصوع والتي لا تخص أي دولة :" N'Appartient a aucune nation " (٦٨)

هــذا وقــد أعلن وزير خارجية أسبانيا موري (Moret) في اجتماع مجلس الــوزراء في ٢١سبتمبر عام ١٨٨٧ أنه لا يوجد اعتراض من جانب أي حكومة أجنبية علي إنشاء أسبانيا مستودعاً للفحم علي قاعدة بحرية أسبانية في البحر الأحمر .(٦٩)

٧- روسيا والبحر الأحمر :

إذا نظــرنا إلي تكوين روسيا الجغرافي نجد أنه في الوقت الذي كانت توجد في الإمــبراطورية الروســية أنهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة إلا أن روسيا – نظــراً لكــبر حجمهــا – فهي أسوأ من أي دولة أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية . فعلي الــرغم مــن وقوعهــا علــي ثلاثة سواحل : المحيط المتجمد الشمالي ، إلا أنه عديم الجــدوى عمليا . والثاني المحيط الهادي ويمكن استخدامه لحد معين ، لأنه مغلق معظم أشــهر السنة . وكذلك بحر البلطيق مغلق لشهور عديدة بسبب الجليد . أما البحر الأسود فهــو فــي الوقت الذي يمثل فيه منفذا لروسيا طوال فصول السنة تجاه البحر المتوسط ، إلا أنــه كــان ينقصه طرق المواصلات مع باقي الروسيا [illegible] أن عرضه

لأن تغلــق مــنافذه في حالة الحرب . وإن السياسة الخاصة بالحاجة إلي منافذ بحرية ، كانت تمثل عاملاً هاماً في تاريخ روسيا ، وهو السبب في صدامها مع الدول الأخرى ، في الوقت الذي كان فيه باعثاً علي الاستيلاء علي أراضي جديدة من أجل الوصول إلي منافذه بحرية لكي تكون البلاد علي قدم المساواة مع البلدان الأخرى .(٧٠) .

وقــد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية إلي وصول السفن الروسية إلي الــبحر الأحمــر ومياه الخليج العربي ، حيث أرسل الروس إلي هناك بعثة فنية لاختيار المواقــع الملائمــة لإقامة مواني روسية فيها ، وهي لو نجحت في مهمتها لأ تمت حلقة تهديدهــا للهــند فــيما بيــن نهر آموداريا وبين هذا الخليج وقد أدى وصول الأسطول الروسي إلي البحر الأحمر والخليج العربي الى انزعاج الإنجليز (٧١)

ولاشــك أن روسيا استفادت من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، وبالأخص موانــيها علــي البحر الأسود التى أصبحت قريبه من المحيط الهندي والشرق الأقصى وأصــبحت أوديســا الميــناء المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى . فالسفينة التي تغادر ميــناء أوديســا مــتجهة إلي الصين عبر قناة السويس والبحر الأحمر ، توفر ٥٠٠ميلاً بحــرياً عــن سفينة أخرى تقوم من ميناء مرسيليا و٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميــناء لــيفربول ، ففــي الوقت الذي يصبح فيه ميناء أوديسا – بعد فتح قناة السويس – الميناء الأوربي الأكثر قرباً للصين واليابان – فإنه عن طريق استخدام الطريق الملاحي القديم عبر جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر المواني تطرفاً وبعداً . وهكــذا اســتفادت روســيا من قناة السويس وسارعت بإنشاء خط ملاحي لربط ميناء أوديســا بالشــرق الأقصى واليابان والصين وميناء فلاديفوستك ، وقدرت تكاليف تدعيم هذا الأسطول الروسي بمبلغ٠٠٠ و٨٠٠ روبل (أي ما يعادل ثلاثة ملايين ومائتي ألف فرنك) (٧٢) .

وهكــذا أدى افتــتاح قــناة السويس إلي تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشــحون لروسيا والذي كان يصل أولاً إلي انجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنه ثانية إلي "ســان بطرسبورج"، أصبح بعد افتتاح القناة للملاحة العالمية تصل بضائع الهند مباشرة عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلي ميناء أوديسا ومنها إلي موسكو وبذلك تم اختصار المسافة والوقت والتكلفة (٧٣) .

هــذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث في إنشاء خط ملاحي مباشر فيما بين يوكوهاما وشــنغهاي واوديسا، وتم فعلاً إنشاء خط ملاحي كبير بسفن بخارية . هذا بالإضافة إلي

ازديـاد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها في آمور(Amour) وجزيرة سخالين . وكـان مـن نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة تجارية لخدمة هذا النشاط الجديـدة مسـتقلة في خدمتها عن الأسطول التجاري الأهلي:(Flotte Nationale) . وأدي هـذا بطبـيعة الحال إلي ازدياد عدد سفن هذا الخط المتجه للشرق الأقصى عبر البحر الأحمر . [٧٤] وتبدو أطماع روسيا في البحر الأحمر، ومن المخاوف التي ابداها السـفير الإيطالي (في لندن) من أخطار التدخل الروسي في سواحل البحر الأحمر، فقد تحدث عن برقية سرية استلمها من مانشيني تفيد أن الحكومة الروسية ترسم خطة لاقامه مسـتودع للبضائع وأن لها أطماع في الحبشة وأن هذه الاطماع قد زادت نتيجة لإخلاء الساحل الواقع الى الجنوب من مصوع.[٧٥]

كمـا تؤكد الوثاق الفرنسية أن (هانوتو) قد فشل في محاولته لجر الروسيا إلى المسألة المصرية وسواحل البحر الأحمر ومحاولتة في عام١٨٩٦ الحصول على تعاون الروسـيا معـه في إثيوبيا ، فقد كان (هانوتو) راغباً في التدخل فى أثيوبيا بدون تأييد الروسيا.[٧٦]

٨- البرتغال والبحر الأحمر :

اسـتفادت الـبرتغال أيضا من قناة السويس فدفعت بسفنها هي الأخرى وأنشأت خطـاً ملاحـياً يـتكون مـن سفن بخارية لتنقل البريد فيما بين لشبونة وافريقيا الشرقية البرتغالية عبر قناة السويس و البحر الأحمر.[٧٧]

٩-حركة نقل القوات والمعدات العسكرية عبر قناة السويس والبحر الأحمر:

سـهلت قـناة السويس عملية نقل الجنود والمعدات الحربية من الدول الأوربية لـتجد طريقها إلى البحر الأحمر ومستعمراتها في الشرق. فإذا كانت افريقيا غداة افتتاح قـناة السـويس للملاحـة العالمية ما تزال ملكاً للأفارقه فقد كانت تسعه أعشار أراضي القـارة تحكـم بطـريقة أو بأخرى بمعرفة الافريقيين ، ولكن خلال ثلاثين عاماً – بعد افتـتاح قـناة السويس – انقلبت تلك النسبة وأصبحت معظم أجزاء القارة نهباً للاستعمار الأوربي. [٧٨]

وبدراسـة حركة مرور القوات العسكرية عبر قناة السويس نجد أنها بلغت في عام ١٨٨٦سواء من الجنوب أو الشمال ١٦٧٦٢٢جندياً. [٧٩]

وبلغـت في عام ١٨٩٦حمولة السفن الحربية التي استخدمت قناة السويس ٤٠٧٠٠٠طناً بنسـبة٧ ,٤% مـن إجمالي الحمولة المارة في قناة السويس . وهكذا كانت القناة بمثابة ترمومـتر للحملات العسكرية عبر القناة إبان فترات الصدام والصراع بين الدول ، ففي عـام ١٨٩٥نجـد الحملـة إلى مدغشقر والحبشة ، وفى عام ١٨٩٦الحملة إلى الحبشة والعـودة مـن مدغشقر ، وسنة ١٨٩٧انخفضت حركة السفن الحربية ثم عادت في عام ١٨٩٨إلـى الارتفـاع بسـبب مرور السفن الحربية الاسبانيه والأمريكيه خلال الحرب بينهما.

وبلغـت السفن الحربية العابرة لقناة السويس خلال عام١٨٩٧- ٧٨سفينة حربية وسفينة نقل جنود ، منها ٤٢سفينة بريطانية ، ٨ايطالية و٨هولندية و٦فرنسية (٨٠)

ويـرجع سبب انخفاض حركة مرور القوات عبر قناة السويس في عام ١٨٩٧ إلـى توقـف العملـيات الحربـية الفرنسية والإيطالية في مدغشقر والحبشة،وأوضحت إيرادات القناة عبور٩٢٦٣٩جنديا في عام ١٨٩٧مقابل١٩٨٥٢٠جنديا في عام١٨٩٦(٨١) وقـد نقلـت ايطالـيا ٥٥٧٥٩جـندياً عبر قناة السويس خلال حربها في عام ١٨٨٧ – ١٨٨٩ضد الحبشة.(٨٢)

وقـد ازدادت حـركة نقل القوات العسكرية عن حركة نقل الركاب، فقد ارتفع الرقم إلى أكثر من ٠٠٠ ,٢٠٠ في عام ١٨٩٥ وأكثر من٠٠٠ ,٣٠٠في عام ١٨٩٦.

وأن مـرور عـدد ١٩٨٥٢٠حندياً ساعد على تدعيم الحركة التجارية الهابطة عبر قناة السويس عام ١٨٩٦. كذلك أدت ثورة الفلبين إلى قيام أسبانيا بارسال ٢٧٥٠١من قواتها عبر قناة السويس والبحر الأحمر في عام ١٨٩٦.

وعـندما هزم منليك الإيطاليين في عام ١٨٩٥بعثت إيطاليا ٧٤٠٩٤ جندياً من قواتهـا عـبر قـناة السـويس والبحر الأحمر وكان هذا العدد يمثل٦ ,٤% من إجمالى الحـركة فى قناة السويس عام ١٨٩٦. وحلت ايطاليا محل هولندا كعميل رقم ٤المستخدم لقناة السويس في ذلك العام.(٨٣)

أمـا بالنسبة لحركة مرور الركاب في قناة السويس فقد ارتفع عدد الركاب الذين عـبروا قـناة السويس من ٢١٧٥٨مسافراً عام١٨٧٠ إلى حوالي ربع مليون راكب في عام ١٨٩٩أي بعد٣٠ عاماً فقط من افتتاح القناة.(٨٤)

كذلـك تدفـق المهاجـرون من مالطه وصقليه واليونان اعتباراً من عام ١٨٨٣عبر قناة السويس في طريقهم إلى استراليا والمستعمرات التي أسسها الإنجليز.(٨٥)

Printed for the use of the Cabinet. February 9, 1884.

CONFIDENTIAL.

I CIRCULATE a paper written, without any communication with me, by Captain Tryon, Secretary to the Admiralty, who, from having been in charge of the transport of the Abyssinian Expedition, has considerable acquaintance with the Red Sea.

Captain Tryon has very much expressed the views which I myself entertain as to the position which we should assume in the Red Sea. Of course, that position must be assumed with a due regard for the suzerainty of the Porte over the coast, a suzerainty which we have maintained hitherto in diplomatic correspondence with the object of preventing the acquisition by other nations of positions on the Red Sea which, it was supposed, might threaten our communications with India. We have, I believe, somewhat departed from the policy of exclusion in regard to Assab Bay, where the Italians have a Settlement, and Obokh, to which the French have laid a claim. I do not think either of those Settlements would be dangerous to us, and I would exhibit no jealousy in regard to them.

I will make some observations supplementary to Captain Tryon's paper, observing that I agree with him in thinking that the development of trade is the best means of checking the Slave Trade.

The position which we have assumed since the news arrived last November of the rising of the Arab tribes near Suakin, and of the defeat of General Hicks by the Mahdi, is that we have engaged to protect the Egyptian ports on the Red Sea. Up to the defeat of Baker's force near Tokar this protection has been afforded by the presence of Her Majesty's ships. The incompetence of the Egyptian Governors and the uselessness of Egyptian troops render it necessary to make arrangements which will provide some further security; especially having regard to the heat of some of these places in the summer, and the consequent risk to the health of our men if ships are stationed for any length of time off particular ports.

I would recommend, in the first place, that Sir Evelyn Baring should be instructed to arrange that either English or foreign Governors (such as Geigler Pasha) should be appointed to the different ports. Taking, then, the African coast of the Red Sea, commencing from the south, there is, first, the Somali Coast at the entrance of the Red Sea. The freedom of the trade from Berbera, Zeyla, and Tejureh is essential to us for the supply of Aden with provisions. The people are friendly to us. The country is quiet for the present. The Egyptians have established their rule over the Province of Harrar, eight days' journey from Zeyla. This acquisition has been always a loss to Egypt. Gordon, when Governor-General of the Soudan, to which it was then attached, wished the then Khedive to give it up. It should be restored to the old rulers of the country, and it is essential that Abu Bekr Pasha, who is the Egyptian Governor, should be removed. He is a notorious slave-dealer. It is probable that he has some force at his command, and it is impossible to say what steps should be taken for his removal until we receive the Report which Major Hunter, who knows the coast well, and has been sent from Aden for the purpose, is to give us. I believe a very small force of native Indian troops from Aden would suffice to give any protection which is required along the Somali Coast.

The French claim to Obokh and the Italian claim at Assab Bay come next in order northwards. I would not interfere with either.

[107]

E

Next comes the coast which borders Abyssinia up to Massowah. The Abyssinians might be left to occupy it.

With an English Governor at Massowah, no probability of difficulties would arise there. The place is entirely commanded from the sea, and should be occasionally visited by one of Her Majesty's ships.

At Suakin we shall probably have to keep a small English garrison, at least for a time, until the tribes settle down.

I believe, lastly, that it would be desirable to connect Kosseir with the Nile at Keneh, a distance of about 80 miles. Such a railway would probably be of much use in making a kind of frontier to Lower Egypt, and in establishing relations with the Bedouins of the frontier. To England it would be of very great strategical value in case of a war, when the Suez Canal might be blocked, and we might be called upon to protect Egypt.

The measures which I have roughly and briefly sketched out seem to me to be practicable, and to constitute a policy which would be advantageous to England and to the natives of the interior of that part of Africa which borders on the Red Sea. No territorial acquisition in the interior would be required. It would be the plain interest of the tribes to be on good terms with those who hold the ports from which their trade is carried on.

I have only to observe, in conclusion, that none of these ports south of Kosseir can be held to be of any real value to Egypt, and that I only propose that the dominion of Egypt over them should be maintained because, with the present Sultan on the throne, it seems to be impossible to make any similar arrangements with the Porte. I do not anticipate that there would be any difficulty in raising the necessary sum for the administration and protection of Massowah and Suakin by moderate customs dues, and I do not see any objection to such small force as may be required for the Somali Coast being supplied and paid for by India. It could hardly cause any extra expenses to the Bombay Government.

(Signed) NORTHBROOK.

February 8, 1884.

[illegible]

هوامش البحث

١- جمال حمدان ، **شخصية مصر** . جـ ٢، ص ٧٩٨ .

٢- Alison, Philip , **Modern Europe.** 1815-1899 , p.18

وراجع جلال يحيي ، **التنافس الدولي في بلاد الصومال** .القاهرة دار المعرفة ،١٩٥٩، ص١٣

٣- عبد العزيز الشناوي ، **قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بإنشائها** ، القاهرة معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧١ ، ج ١ ، ص ٢١٥ .

٤- جلال يحيي ، **التسلط البريطاني علي سواحل مصر** . الإسكندرية . لجنة الدراسات الإفريقية . ١٩٦٠ . ص ص ٢٧-٢٨ .

٥- عبد المنصف وآخرون ، **تاريخ البحرية المصرية في عام ١٨٦٣- ١٩٦٣** .الإسكندرية ، مطبعة الأهرام ،١٩٧٣، ص ٧٠٢.

وراجع أيضاً شوقي عطا الله الجمل ، **سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩** -القاهرة ، ١٩٧٤ ، ص ص . ٣٠١-٣٠٥ .

٦- جلال يحي ، **التنافس الدولي في الصومال** ، القاهرة ، دار المعارف .١٩٥٩، ص ٨٢.

٧- محمد السروجي ، **العلاقات بين مصر واثيوبيا في القرن ١٩** . الإسكندرية . مطبعة المصري ، ١٩٦٠ ، ص ص ١٥٨-١٥٩ .

٨- Moorhead, Alan ,**The White Nile** . London .Penguin Books.1963 . p146 . ……………………

٩- Sanderson, **England Europ and the Upper Nile**(1882 - 1889) London . 1965p.62.

١٠- Baring to Graniville ,Cairo ,8.12.1883.Parl. Pap. Egypt. (1884)No.140

١١- Barrerr à Féry, la Caire, 28 Nov. 1884. D.D.F T.5.No 200.

١٢- Ibid.

١٣- Bullétin Décadaire, No 483. 22 Mars. 1885.

١٤- Northbook to Admirality, Cab. 37/12/12,9 feb. 1884. P.R.O(6930)

(أنظر نص الوثيقة السرية في نهاية البحث)

١٥- Ibid ……………………

١٦- Ibid ……………………

١٧- Holt. P.M.T. the [illegible] the **Sudon . 1881-1898** London . 1970. P.41.

١٨- Sanderson, op, cit . 34.

١٩- Ibid ……………………

٢٠- شركة P&O وشركة الهند البريطانية للملاحة وشركة الشرق .... ألخ .

٢١- Bullétin Décadaire . No 488. 12.7.1885. p. 868.

٢٢- **جلال يحي ، التنافس الدولي في بلاد الصومال** ، ص، ص، ٧٨ ، ١٣١ .

٢٣- Pierre Pénovin, **La politiques d' Expansion Imperialiste. Paris ,** 1939. p.11

٢٤- يقع ميناء أوبوك في مدخل البحر الأحمر الجنوبي ، وهو ميناء طبيعي محمي من الرياح التي تعوق الملاحة به .

٢٥- Bullétin Décadaire, No: 32, 12. april , 1872.

٢٦- السكرتير الشرقي للإمبراطور نابليون الثالث .

٢٧- **جلال يحي ، التنافس الدولي في بلاد الصومال** ، ص ص ، ٤٠- ٤٤ .

٢٨- المرجع السابق ، ص ٤٩.

٢٩- المرجع السابق ، ص ص ٥٢- ٦٢ .

٣٠- **فـاروق اباظــة ، عــدن والسياســة البريطانية في البحر الأحمر** . القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٦ ، ص ص ٣٧٣ ، ٤٦٣.

٣١- Alvin, Cottrell, **The Indian Ocean, Its Political Economic and Military Importance.** N.Y.172. p.10.

٣٢- Jules Ferry á Raindre. Paris, 21 Jume 1993. D.D.F.T.5. No. 51.

٣٣- Farnie, **East & West of Suez canal in History.** 1854-1950 . Oxford. 1969. P326 .

٣٤- Féry aux Ambassadeurs de France à Vienne, Berlin, St. Petrosbourg, Circulaire . 3.12. 1884. D.D.F. Tom.5. No. 479.

٣٥- **فاروق اباظة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر** ، ص٤٩٤ .

٣٦- **الســيد حســين جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس** ، الإسكندرية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٩ . ص ص ٩١ – ٩٢ .

٣٧- لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع : السيد حسين جلال ، **الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس** ، ص ١٣٧ .

٣٨- Robinson Rowan, **England , Italy , Abassinia** . London. 1935.p.67.

٣٩- السيد جلال ، **الصراع الدولي** . مرجع سابق ، ص ١٢٨ .

٤٠- محمــد فؤاد شكري ، مصر والسودان ، ص ص ٤١٨ –٤١٩ ، جلال يحي ، **البحر الأحمر والاستعمار** ، ص ص ٤٠- ٤٩ وراجع أيضا : Robinson. Op. cit , p.63

٤١- راجع هذه الشركات في كتاب ، السيد جلال ، الصراع الدولي ، ص ص ٦٢–٩٥

٤٢- Bullétin Décadaire, No: 39, 22. January , 1872

٤٣- **جلال يحيي، سواحل البحر الأحمر**، ص ١١٤

٤٤- Décais à J. Ferry , Rome 9.2. 1885.D.D.F.Tom.5.No.74

٤٥- Ibid.31.3 1858.No549
٤٦- Ibid. No.572,2 November ,1887.p.1537.
٤٧- Ibid. No.578,12Janvier,1888
(ملحوظة : اعتباراً من أول مارس عام ١٨٨٧ بدأ العبور الليلي في قناة السويس)

٤٨-السيد محمد رجب حراز ، **التوسع الإيطالي في شرق افريقيا وتأسيس مستعمرة ارتيريا والصومال** ، القاهرة ، ١٩٦٠ . ص ٤٥

٤٩- فاروق اباظة ،**عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر** ، ص ص ٢٣٦- ٢٣٧

٥٠- Bullétin Décadaire, No.498 , Octob.22,1885.pp.950-951

٥١- Farnie, **East and West of Suez** .p.326

٥٢- فاروق عثمان اباظة ، **الحكم العثماني في اليمن ١٨٧٣-١٩١٨**، رسالة ماجستير من آداب الإسكندرية ، ١٩٦٦ . ص ٧٧-٨٣

٥٣- صلاح العقاد ،**الاستعمار في الخليج الفارسي** ، القاهرة ، مطبعة الانجلو ، ١٩٥٦. ص ١٦٩.

٥٤- Kammerer,A.La.**Mar Rogue,Abyssinie et L' Arabie depuis l'Antiquité.** Le Caire.1953 vo;l 11. p.139

٥٥- صلاح العقاد ، **الاستعمار في الخليج الفارسي** ، ص ص ١٦٧-١٦٩.

٥٦- محمد فؤاد شكري ، **مصر والسيادة علي السودان** . ص ٤٩ .

٥٧- محمد صبري ، **مصر في افريقية الشرقية . هرر وزيلع وبربرة** .القاهرة ١٩٣٩. ص ١٩.

٥٨- محمد محمود السروجي ، **العلاقات بين مصر واثيوبيا في القرن التاسع عشر** ، ص ٣٧.

٥٩- شوقي عطا الله الجمل ، **الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر** ، ص ٢٠٤

٦٠- السيد محمد رجب حراز ، **انتشار النفوذ البريطاني في شرق افرقيا ووسطها** ، ص ١١٨.

٦١- فاروق اباظة . عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، ص ٤٥٢ (نقلاً عن دار الوثائق القومية بالقاهرة)

٦٢- Bullétin Décadaire, **Le Canal de Suez** . 22 October .1872 No30p.3
٦٣- Taylor ,A.J.P. **The struggle for Mastery in Europe** .p.228
٦٤- Bullétin Décadaire, op.cit ,22.2.1872 No: 60.p3
٦٥- Ibid 2.8.1875 No.30.p.4&12.6.1881,No341.p.4
٦٦- Ibid 2.21872 No.5.p.2& No.163,2.3.1876.p.3
٦٧- Ibid. 2.9.1887 No.557

٦٨- Ibid. 12.5 1887.No557 .p.1443

٦٩- Ibid .22.10.1886.No.570

٧٠- Krausse,A., **Russia in Asia**,1588-1899.London.1899.p.92.

٧١- إبـــراهيم الشريف ، **الأطماع الاستعمارية في الشرق الأوسط** ، سلسلة مشاعل الثورة، الكتاب الثاني ، بدون تاريخ ، ص ص ١٠٤-١٠٦

٧٢- Ibid,12Mai 1872.No.14.p.4

٧٣- Ibid,22Janvier 1872.No.3.p.3

٧٤- Ibid,1.1.1872.No.1.p.1

٧٥- جلال يحي ،ســاحل البحر الأحمر ،ص٩٤.

٧٦- Hanoteux á vam vimeux 5.11.1896.Note du Münstre entrétien avec M. Chichkin ,14.10.1896.D.D.F.Tom. 12.No474.

٧٧- Bullétin Décadaire, op.cit.12.4.1892.No.731.

٧٨- Mark,Strage.**Cape to Cairo**.London.1977.P.P11-12

٧٩- Bullétin Décadaire, op.cit.No.548,12.3. 1887.p.1412.

٨٠- Silvia White,A,op.cit.p346.

٨١- Ibid.pp.347.

٨٢- Farnie,Op.Cit.p.432

٨٣- Ibid.pp.353-345.

٨٤- Charles,Roux .**L'Ithme de Suez**.Tom.2.p.308

٨٥- Price, C.A, **Southern European and Australia** .Oxford University Press.1963.P.118.

الدراسة الخامسة

الحضارة العربية الإسلامية
ودورها في حركة الكشوف الجغرافية *

---

* مجلة المؤرخ العربي لاتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة ــ العدد الحادي عشر المجلد الأول (مارس٢٠٠٣ م) ندوة : "الحضارة العربية الإسلامية ودورها في بناء الحضارة العالمية" . ص ص ٣١٩-٣٦٠

أ.د. السيد حسين جلال (*)

الحضارة العربية الإسلامية ودورها فى حركة الكشوف الجغرافية

تمثل حركة الكشوف الجغرافية التى تمت فى عصر النهضة الأوروبية ، واستمرت قرنًا ونصف من الزمان ، منعطفًا هامًا فى تاريخ الإنسانية ، فقد أصبح هناك عالم جديد وعالم قديم وبدأت حركة التوسع الاستعمارى الأوروبى التى اتخذت فى مطلعها روحًا صليبية ضد المسلمين وقد حاول البعض أن يرجع حركة الكشوف الجغرافية الكبرى إلى حيوية وتطلع غير عادى من شعوب أوروبا وإلي حب استطلاع ومغامرة وتفوق طبيعى فى الجنس، إلا أن الأمر غير ذلك ، فالحقيقة ترجع إلى اقتباساتهم العلمية من الحضارة العربية الإسلامية ، التى هى بحق جزء فاعل فى حضارة البشرية قديمًا وحديثًا .

وقد اندفعت أوروبا الغربية للكشوف الجغرافية بسبب عدة عوامل أهمها :

حضارى:

تمثل فى حب المغامرة والكشف عن المجهول الذى ساد عصر النهضة الأوروبية ، وهذه الحضارة بدورها نتاج الاحتكاك بالحضارة العربية الإسلامية .

سياسى:

نمو الشعور القومى والوعى بالذات الوطنية بسبب ضغوط القوى الخارجية المعادية .

---

* أستاذ بكلية الآداب – فرع دمنهور – جامعة الإسكندرية .

دينى:

كان هدف كل من الإسبان والبرتغال هو تعقب المسلمين بعد خروجهم من الأندلس والقضاء على آخر معاقلهم على الساحل الإفريقى ، بل وتطويق المسلمين كما اعتقد الأمير هنرى الملاح بأن نهر السنغال قد يقوده إلى منابع نهر النيل وإلي بلاد الحبشة المسيحية وبذلك يفتح طريق مائى عبر إفريقيا من المحيط الأطلسى إلى البحر الأحمر ومن ثم إلى الهند وبذلك يحصر الإسلام فى إفريقيا من الشمال والجنوب بدول مسيحية ويصير البحر المتوسط آمنًا للملاحة المسيحية (١).

واتخذت هذه الموجة صبغة صليبية ، وقد باركت البابوية هذا العمل الغدائى ضد المسلمين واعتبرت كل من يستشهد فى سبيل تحقيق هذا الهدف من شهداء الكنيسة . بل ذهب الأمر بتشجيع البابوات لحركة الكشوف الجغرافية بإصدارهم المراسيم والقوانين . ففى سنة ١٤٥٤م تلقى الأمير هنرى الملاح من البابا نيقولا الخامس تفويضًا بأن له الحق فى جميع الكشوف التى يكشفها حتى بلاد الهند(٢) كذلك أصدر البابا كاليكتوس الثالث فى ١٤٥٦/٣/١٣م مرسومًا بابويًا يؤكد المنحة التى وهبها نيقولا الخامس وبذلك تمكن هنرى من الحصول على كل شىء . وفى ٩ يونيو ١٤٩٤م أبركت معاهدة توردسيلاس : Tordesilas بين إسبانيا والبرتغال حددت خطًا فاصلاً بين ممتلكاتها يقع إلى الغرب من جزر رأس فردى بنحو ٧٠ فرسخًا على خط طول : ٣٧َ ٤٦ْ . وقد أيد البابا الإسكندر السادس هذه الاتفاقية (٣).

وقد أيد الملوك والأمراء فى كل من إسبانيا والبرتغال هذا العمل ورصدوا له مبالغ ضخمة للإنفاق منها على الحملات التى تتجه ضد المسلمين فكانت موجات الغزو الأوروبى تحت هذا الستار الصليبى عاملاً كبيرًا فى تقويض جزء من الحضارة الإسلامية فى القارة الإفريقية والمحيط الهندى والسواحل العربية(٤) ، وكان ارتباط الأهداف الدينية للاستعمار الأوروبى ، ارتباطًا وثيقًا بتلك المفاهيم الوطنية المتعلقة بممتلكات ما وراء البحار (٥).

اقتصادى:

أدى سقوط القسطنطينية عام ١٤٥٣م فى يد الأتراك العثمانيين إلى ارتباك التجارة وانهيار طرقها البرية والبحرية بين آسيا وأوروبا عبر البحر الأسود والأناضول والمضايق . وبعد الاستيلاء على مصر والشام وشمال إفريقيا واليمن ، ووقوع الطرق البرية والبحرية فى يد

الأتراك العثمانيين ، وأصبح على التجار الأوروبين إذا أرادوا الوصول إلى أى مكان فى الشرق، أن يمروا بأرض عثمانية ، ولابد لهم من الحصول على تصاريح من السلطات العثمانية.

وهكذا أصبحت الطرق من أوروبا لشرق البحر المتوسط فى ظل السيد الجديد وتحت إشرافه(٦).

أسباب انطلاق حركة الكشوف الجغرافية من شبه جزيرة إيبريا:

لم تنطلق حركة الكشوف الجغرافية من الأندلس من فراغ ولكن كان وراء ذلك الأمر خلفية تاريخية وحضارية قامت واستمدت جذورها من الحضارة العربية الإسلامية .

استقر العرب فى إسبانيا قرابة ثمانية قرون (٧١١ - ١٤٩٢م) وكانت إسبانيا خلالها مركزًا للاتصال بين آسيا وإفريقيا من جهة وأوروبا من جهة أخرى .

وقد كان العلم العربى من القرن الثامن حتى أواخر القرن الرابع عشر ، أرقى علم فى العالم متفوقًا فى ذلك على العلم فى الغرب والصين .

وكان العلماء المسلمون فى كل حقل تقريبًا فى طليعة التقدم العلمى ، وكانت الحقائق والنظريات والتصورات العلمية التى تضمها رسائلهم العلمية أرقى ما يمكن الحصول عليه فى أى مكان فى العالم (٧).

كانت المعاهد العلمية الأندلسية فى إشبيلية وقرطبة وغرناطة وبلنسية ومرسية مجمع العلوم والمعارف الرفيعة فى تلك العصور ، وقصدها الطلاب من كل فج ، وكانت مكتباتها تضم أنفس الكتب والمصنفات فى مختلف العلوم والفنون (٨) . وقد بلغت سبعون مكتبة عامة (٩)، وكانت الأندلس مركزًا رئيسًا لحركة الترجمة فى أوروبا ومكان التقاء حضارة الشرق والغرب حيث وجدت عليها تربة خصبة للانطلاق إلى كشف المجهول فى عالم البحار والمحيطات والقارات .

أهمية الموقع الجغرافى لشبه جزيرة إيبريا:

تتميز السواحل هنا بطولها وامتدادها ، فهى تطل على مياه البحر المتوسط والمحيط الأطلسى مما جعلها عرضة باستمرار للغزو البحرى . وقد أدرك المسلمون منذ بادىء الأمر ورسموا لأنفسهم سياسة بحرية اعتمدوا فيها على دور الصناعة القديمة التى كانت منتشرة على تلك السواحل مثل : طرطوشة وطراكونة ودانية ولقنت وبجانة وإشبيلية والجزيرة الخضراء وغيرها (١٠).

كذلك بنى الأندلسيون ميناء " سلا " على المحيط الأطلسى بتصميم المعلم " أبو عبد الله محمد بن على " من أهل أشبيلية . وكذلك كانت هناك داراً للصناعة فى دانية بشرق الأندلس على البحر وأخرى فى شلطيش وتقع فى غرب إشبيلية وفى مالقة والدويرة والصديرة كانت تبنى فيها الحراريق والشوانى (١١).

مظاهر إسهامات الحضارة العربية الإسلامية في الكشوف الجغرافية :

اعتمدت الكشوف الجغرافية على علوم ومعارف متعددة مثل : الجغرافيا والفلك والملاحة البحرية وغيرها من العلوم التى أبدع فيها المسلمون واقتباس الأوروبيون لهذه الحضارة العربية الإسلامية . وسأتناول باختصار هذه العلوم :

أولاً : تقدم الفكر الجغرافى لدى العلماء المسلمين :

ساد الاعتقاد الخاطيء لدى الجغرافيين المسيحيين أن الأرض مسطحة ومن ثم فقد رسم العالم على شكل تخطيطى كما يظهر فى خريطة العالم المعروفة باسم Orbis Terranum أو The Wheel Map والتى اعتقد عند رسمها أن الله خلق الأرض فى شكل منظم وأنه وضع القدس فى وسطها ، كما رسم العالم على شكل حرف O وظهر البحر الأسود وكذلك البحر الأحمر والبحر المتوسط فى وسطها على شكل حرف T واحتلت آسيا النصف الشمالى من الخريطة ، بينما شغلت أوروبا النصف الأيسر من الجزء السفلى المقابل لقارة أوروبا (١٢).

وقد رفع القساوسة أصواتهم محذرين بأن البحث فى طبيعة الأرض وموضعها لايعود على الإنسانية بشيء يحقق آمالها فى الحياة الأخرى ، كما سخروا من فكرة كروية الأرض .

وأصبحت الجغرافيا فى حاجة إلى فكر متحرر ويد أمينة تتعهدها ، ولم يكن حينذاك أفضل من المسلمين ولا أحق منهم للقيام بهذا العمل . وهكذا قادوا مسيرة تقدم علم الجغرافيا فى العصور الوسطى (١٣).

كانت لدى الجغرافيين المسلمين فكرة واضحة عن العالم المعمور نتيجة للفتوح الإسلامية وحركة التجارة العربية والحج وأيضاً جهود الرحالة المسلمون علاوة على أن الإسلام يحث على طلب العلم ومن ثم قدم الجغرافيون المسلمون إسهامات جليلة فى تقدم العلوم الجغرافية بكافة تخصصاتها .

نجح الجغرافيون المسلمون[١٤] فى تحديد مواقع مدن كثيرة بالنسبة لخطوط الطول ، وقسموا العالم المعروف إلى أقاليم على أساس اختلاف طول الليل والنهار كلما بعدنا عن خط الاستواء . وقد اعتقد الجغرافيون المسلمون أن الماء يغطى مساحة كبيرة من الكرة الأرضية وأنه يحف باليابس على هيئة بحر مظلم وكانت لديهم فكرة صحيحة وواضحة عن بحر الروم (المتوسط) وبعض سواحل المحيط . كما عرفوا الجهات الأصلية (١٥).

وقد ذكر المستشرق " كريمورز " أن للنظرية الإسلامية الحق أن تدعى بأنها أسهمت فى كشف العالم الجديد (١٦) . فقد ترجمت كتب الإدريسى إلى اللاتينية حيث تعلمت منها أوروبا علم الجغرافية فى العصور الوسطى (١٧).

كروية الأرض :

استدل المسلمون عن طريق رحلاتهم البحرية على كروية الأرض ، لأن المغادر والقادم للساحل تتراءى له الأشياء فى الساحل تباعًا . وكان ابن خرداذبة قد تصور أن الأرض مستديرة تشبه الكرة وأنها موضوعة فى السماء كما توضع المحا فى جوف البيضة . وقد ذكر أن محيط الأرض ٩٠٠٠ فرسخ (الفرسخ = ١٣ ألف ذراع والذراع يساوى ١٨ بوصة) (١٨). وهذا يساوى ٥٢٦٥٠كم .

العرب وقياس محيط الأرض :

ومن أهم أعمال العرب فى الجغرافيا الفلكية هى محاولة قياس درجة من أعظم دائرة من دوائر سطح الأرض . وبلغ متوسط قياس الدرجة ٥٦٣/٢ ميل تقريبًا (والميل العربى = ١٩٧٣,٢مترًا) فإن طول الدرجة عند فلكى المأمون = ١١١,٨١٥ كيلو مترًا وطول محيط الأرض ٤١٢٤٨ كم ، وهو رقم قريب من الحقيقة (١٩) . ويعد قياس العرب أول قياس حقيقى أجرى كله مباشرة مع كل ما اقتضته تلك المساحة من الصعوبة والمشقة واشتراك جماعة من الفلكيين والمساحيين فى العمل (٢٠).

كذلك هناك نظرية أبو الريحان البيرونى (ت١٠٤٨م) لإيجاد مقدار محيط الأرض بالتقريب أن ذلك العالم الأجل جعل فى آخر كتابه الإسطرلاب فصلاً فى معرفة مقدار استدارة الأرض واستنبط أن مقدار درجة من خط نصف النهار ٥٨ ميلاً تقريبًا (٢١).

وبانتشار الكتب العربية المترجمة إلى اللاتينية انتشر أيضًا فى أوروبا معرفة مقدار الدرجة على القياس المأمونى أى ٢/٣ ٥٦ ميل ، كما أن العرب عند نقل الكتب اليونانية والسريانية ، ما كانوا انتبهوا لاختلاف أجناس الميل فوقعوا فى أخطاء كبيرة ، كذلك الإفرنج فى القرن الرابع عشر والخامس عشر للمسيح ، لم يلتفتوا إلى مخالفة أميالهم للميل العربى فأخطئوا فى حساباتهم خطأ شديدًا ومنهم كرستوفر كولومبس (مكتشف أمريكا) فإنه بفرض أن طول الدرجة ٢/٣ ٥٦ميل ، إيطالى[٢٢] قد بعد بين سواحل أوروبا الغربية وسواحل آسيا الشرقية أقل مما هو فى الحقيقة بقدر عظيم جدًا ، فلا يبعد أنه لولا غلطة كهذه لم يكن رأى من الممكن أن يصل إلى بلاد الصين راكبًا الإوقيانوس فى سفن صغيرة لاتنقل من الزاد ما يكفيه مدة عدة أشهر فامتنع عن سفرة ذلك العجيب الذى هداه لكشف القارة الأمريكية ، فياله من خطأ عاد على الورى بالمنافع العظيمة (٢٣).

دوران الأرض :

سبق العرب كلاً من كيبلر وكوبرنيك فى اكتشاف حركات الكواكب السيارة على شكل بيضى وفى نظرية دوران الأرض ، وإن أذياج الأزفونش العاشر المسماة (الأذياج الأذفونشية) مأخوذة عن العرب (٢٤). وعلى الرغم من تقدير المسلمين لأفكار اليونانيين ، إلا أنهم نبذوا فكرة ثبوت الأرض ، وأعلن معظم العلماء المسلمين البارزين أن الأرض تدور ومن هؤلاء البيرونى ، فلقد أكد (أن الأرض متحركة حركة الرحى على محورها) (٢٥).

ثانيًا : الخرائط الملاحية :

صنع المسلمون خارطات بحرية ممتازة للإرشاد الملاحى والدليل على ذلك أن الأميرال البرتغالى الفنسو البوكيرك (Alfonso E Lbuquerque) أرفق فى تقرير له لملك البرتغال عام ١٥١٢م خارطة بحرية كبيرة لملاح من جاوة موضحًا عليها رأس الرجاء الصالح والبرتغال والبحر الأحمر والخليج الفارسى وجزائر الملوك ومسالك ملاحية إلى الصين وجزيرة (فرموزا). كما أن فاسكو دا جاما نفسه يقرر أنه قد وجد الملاحين العرب على الساحل الإفريقى يستخدمون البوصلة وآلات دقيقة ملاحية وخارطات بحرية (٢٦).

وقد بلغ من ثقة الجغرافيين والرحالة الأوروبين بدقة الخرائط العربية للبحار الجنوبية فى عصر الكشوف البحرية أنهم كانوا يعدون الحصول على واحدة منها أقرب إلى اقتناء النفائس النادرة . وقد ذكر المستشرق الفرنسى (رينو) أن الملاح والرحالة البرتغالى (ألفونسو

البوكيرك) مدين بنجاح رحلاته فى المحيط الهندى والخليج العربى - إلى حد كبير - لخريطة من عمل ربان عربى يدعى (عمر) (٢٧).

كما ذكر (السير توماس رد) أنه قابل فى جزيرة مدغشقر سنة ١٤١٥ ربانًا عربيًا (يدعى المعلم إبراهيم) أصلح له الخريطة التى كان يحملها عن ملامح تلك المنطقة (٢٨).

ثالثًا : الملاحة الفلكية وتطورها عند المسلمين :

علم الفلك من العلوم التى اهتمت بها البشرية لارتباطها فى العصور القديمة بالتنجيم ومعرفة الطوالع . وتظهر أهمية علم الفلك من حيث تأثيره على الملاحة البحرية وظهور علم (الملاحة الفلكية) ويرجع علم الفلك فى العصور الوسطى لأصول يونانية وشرقية وسكندرية وأوروبية وعربية (٢٩).

نقل الفرغانى - فى القرن التاسع الميلادى - علم الفلك لبطلمموس إلى العربية . وكان علم الفلك من أحب الدراسات إلى العرب بعد الرياضيات . فالنجوم منذ الأيام القديمة هى هادى العرب فى الصحراء (٣٠).

وتقدم المسلمون فى هذا المضمار تقدمًا فاقوا فيه أساتذتهم ، فأقيمت المراصد الفلكية(٣١) زمن المأمون فى كثير من نواحى الدولة . ونجح المسلمون بفضل تبادل الملاحظات فى مراجعة جداول بطلميوس الفلكية ، وتحديدهم بشكل دقيق ميل سمت الشمس وكذلك مدارها ومدار القمر والكواكب . وحدد البيرونى بطريقة بارعة - كما ذكرنا من قبل - محيط الكرة الأرضية ، كما حدد المسلمون فى جميع أنحاء الدولة اتجاه القبلة فى المساجد بفضل علم الفلك وعلم الرياضيات الذى ارتبط بعلم الفلك وتفوق فيه العرب والمسلمون أيضًا . وكان معلما أوروبا فى هذا الميدان اثنين من أقدم الفلكيين المسلمين وهما : الفرغانى والبتانى (٩٢٩م) اللذين تمتعًا بشهرة ذائعة فى أوروبا تحت اسم (الفرجانوس) Alfraganius و (الباتيجينوس) Alba-tegniues . والمصطلحات الفلكية ذات الأصل العربى أكبر دليل على دور العرب الحضارى فى علم الفلك (٣٢).

ويؤكد جوستاف لوبون : أن العرب هم الذين نشروا علم الفلك فى العالم كله بالحقيقة (٣٣). وظل علم الفلك عند المسلمين محفوظًا له مكان الصدارة حتى منتصف القرن السادس عشر حينما حل نظام كوبرنكس الفلكى محل النماذج الفلكية التى وضعها ابن الشاطر ومدرسة

مراغة الفلكية وقد اعتمد ملاحو المحيط الهندى من المسلمين على الاسترشاد بالأجرام السماوية كما فعل أحمد بن ماجد ويظهر ذلك فى استخدام الإسطرلاب والبوصلة والكوادرانت(٣٤).

هذا ويلاحظ أنه عندما استمرت الكشوف الجغرافية تتوغل جنوبًا غاب النجم القطبى فى الأفق ، وعندما اقتربوا من خط الاستواء فقدوا رؤيته تمامًا ، وأصبح من الصعوبة تحديد خط العرض فى نصف الكرة الجنوبى فكان ذلك صدمة لملاحى أوروبا فى القرن الخامس عشر(٣٥).

وفى عام ١٤٨٤م استشار الملك جون الثانى مجموعة من رجال الفلك ، فقالوا أن خط العرض يمكن حسابه عن طريق ملاحظة ارتفاع الشمس فى منتصف النهار ، ونتيجة لهذا الحساب فإن الملاحين سيكونون فى حاجة إلى جداول تبين الميل الزاوى للشمس وهنا كان لدراسة الفلك عند المسلمين عن السماء أهميتها وفاعليتها ، فعن طريق اليهود أمكن ترجمة ونقل جداول الارتفاعات على يد برتغالى يهودى اسمه : إبرهام زاكوتا (Abraham Zacuta) عام ١٤٧٨م – وكان أستاذ لعلم الفلك فى جامعة سلامنكا بإسبانيا salamanka ، وهاجر نتيجة لطرد اليهود من إسبانيا إلى لشبونة وعمل فى خدمة البلاط الملكى كرجل فلك وكتب جداوله بالعبرية (٣٦).

وفى المؤتمر الذى أقامه الملك جون الثانى ، تمت ترجمة هذه الجداول إلى اللاتينية ثم بعد ذلك بفترة قصيرة نشرت باللغة البرتغالية كجزء من رسالة عامة عن الملاحة بعنوان : Oregi-mento Du Astrolabio ، فكان ذلك أول دراسة علمية وعلامة على التقدم فى علم الملاحة الفلكية . وقامت البرتغال عام ١٤٨٥ بإرسال بعثة إلى غينيا بحرًا لاختبار العلم الجديد الخاص بمعرفة خط العرض .

فكان فى بداية القرن الخامس عشر من الصعوبة بمكان على الملاح الأوروبى تحديد موقعه بدقة لأنه لم تكن لديه الوسائل العلمية الخاصة بذلك ، فإذا فقد ولو مرة واحدة رؤيته للساحل سبب له ذلك خطرًا شديدًا ، لذلك كان الملاح باستمرار يضع نظره على الساحل .

أما فى نهاية القرن الخامس عشر أصبح لدى ملاحى عصر النهضة الأوروبية وسائل عديدة لكشف خطوط العرض بتقديرات متفق عليها عن الطول الجغرافى لدرجة العرض (٣٧) . كما كان لديه خرائط يمكن تسجيل ملاحظاته عليها ، وقد استفاد هؤلاء الملاحون بلا شك من

التراث الجغرافى والخبرة الملاحية والفلكية وأدوات الرصد والقياس التى كانت لدى المسلمين فى الأندلس وفى المحيط الهندى والبحر المتوسط .

ثالثًا : آلات الرصد والقياس :

استفاد ربابنة السفن من آلات الرصد والقياس التى ابتكرها المسلمون وأدخلوا عليها تعديلات قيمة منذ عرفوا الملاحة فى عرض المحيط ، وعلى هذا فإن حركة الكشوف الجغرافية استفادت كثيرًا من هذه الآلات ونجملها فيما يلى :

١ - الإسطرلاب (٣٨):

وهى آلة لقياس ارتفاع الشمس والنجوم ولم يصنع منه أحسن مما صنع العرب بشهادة أوروبا نفسها . وفى متحف باريس إسطرلاب من صنع أحمد بن خلف من منتصف القرن العاشر الميلادى ، يفوق فى صناعته وتدريجه ما صنع من هذه الآلة فى أوروبا حتى القرن الثامن عشر الميلادى .

والإسطرلاب عبارة عن قرص مستدير مقسم إلى ٣٦٠درجة به ذراع متحرك مثبت من المركز ، ومؤشر يتخذ الموضع العمودى على الأفق . ولاستعماله يحرك الملاح الذراع على الدائرة ليقيس الزاوية بين النجم القطبى مثلاً والاتجاه الرأسى الذى يدل عليه المؤشر . وعلى ذلك تكون الزاوية المكملة للزاوية المحصورة بين الذراع والمؤشر مساوية لارتفاع القطب فوق الأفق (٣٩).

ويؤكد ول ديورانت فى كتابة قصة الحضارة أن المسلمين قد ادخلوا على الإسطرلاب تحسينات كثيرة ووصل منها إلى أوروبا فى القرن العاشر الميلادى ، وظل شائع الاستعمال بين الملاحين حتى القرن السابع عشر الميلادى . وقد صوره العرب وأبدعوا صنعه حتى أصبح بفضلهم أداة علمية وتحفة فنية (٤٠).

وقد استعمل البرتغال الإسطرلاب ربما لأول مرة فى عام ١٤٥٥م وأثناء رحلاتهم على الساحل الغربى لإفريقيا ، كما استعمل ملاحهم ديجو جوميز Diego Gomez ربع الدائرة فى عام ١٤٦٢م(٤١).

٢ - ربع الدائرة (الكوادرانت) (٤٢):

وهى آلة تمثل قوسًا قدره ٩٠ درجة من الإسطرلاب ، وتقيس ارتفاع الأجرام فوق الأفق هى الأخرى عن طريق قياس زاوية الظل أيضًا . ومن ربع الدائرة عرف الأوروبيون فى القرن

السابع عشر سدس الدائرة أى (آلة السدس) Sextant المعروفة حاليًا فى الملاحة والتى ابتكرها إسحق نيوتن .

ويلاحظ أن الإسطرلاب وآلة ربع الدائرة اختراع عربى بالنسبة للأوروبيين ، فقد نقلوا فكرتيهما عن العرب إبان الحروب الصليبية وإن شاع استعمال هذه الآلات عند الفرس والهنود من قبل . ويعتمد كل من الإسطرلاب وربع الدائرة فى قياس زاوية ارتفاع النجم فوق الأفق على الخيط والثقل المدلى من المركز والذى يتخذ دائمًا الوضع الرأسى بالنسبة للأفق (٤٣).

وفى عصر الكشوف الجغرافية لم يكن لدى الإسبان والبرتغال سوى الإسطرلاب وربع الدائرة فى تحديد خط العرض أو رصد ارتفاع النجوم فى السماء ، هذا فى الوقت الذى أبطل فيه العرب استعمال هاتين الآلتين ، اللهم إلا لتحقيق أرصادهم أثناء رسو السفينة فى ميناء أو جزيرة ، بل استعملوا آلات أخرى من ابتكارهم تلائم طبيعة القياس من على ظهر المركب فى البحر ، ومن ثم فقد اعتمد العرب فى قياسهم لارتفاع النجوم على آلات أخرى تتفق وهذه الفكرة ، وقد سبق العرب البرتغال فى هذه التفكير وفى استعمال هذه الآلات (٤٤).

كما أنه فى المقابلة التى تمت بين فاسكو داجاما ومرشده الربان المسلم فى مالندى يذكر لنا المؤرخين البرتغال كيف أن الملاح البرتغالى قد أخذته الدهشة حين اطلع على الآلات التى يقيس بها العرب ارتفاع النجوم ، وهو نفسه لم يكن لديه سوى إسطرلابات خشبية وأرباع الدوائر (٤٥).

٣ - القياس بالأصابع :

أوجد ابن ماجد صلة بين تقسيم دائرة الأفق إلى ٣٢ جزءًا تماثل أخنان البوصة وبين استخدام قبضة اليد والذراع مبسوطة فى اتجاه البصر أمام الراصد . فقبضة اليد من الخنصر إلى الإبهام والذراع ممدودة إلى الأمام تمثل $\frac{١}{٣٢}$ جزء من محيط الدائرة مركزها نقطة اتصال الذراع بالكتف فلو استقبلنا الشمال لأمكن باستخدام قبضة اليد فقط التعرف على أى اتجاه آخر فى دائرة الأفق (٤٦).

٤ - آلة الكمال(٤٧) :

وهى خشبة على شكل متوازى مستطيلات يتصل من وسطها خيط مدرج بعقد تختلف المسافة بين كل عقدة وأخرى حسب نظام زاوية الارتفاع . ولاستعمال هذه الآلة يثبت الراصد الضلع الأسفل لمتوازى المستطيلات على الأفق بحيث يماسه الضلع الأعلى ويماسه النجم

المرصود وهو فى هذه الحالة يقرب الخشبة أو يبعدها حتى يحصل على هذا الوضع ثم يقرأ مباشرة عدد العقد التى بين العين أو طرف الأنف ووسط الخشبة . ويوضح هذا العدد ارتفاع النجم بالأصابع . وهذه القاعدة مبنية على حساب المثلثات ، ومنها يمكن معرفة خط العرض برصد النجم القطبى (٤٨).

٥ – آلة البلستى (٤٩):

وهى تشبه الألواح أو الخشبات سالفة الذكر ، غير أنه قد استعيض عن الخيط المعقود فيها بمسطرة مضلعة من الخشب أو الأبنوس ومدرجة إلى أصابع ينزلق عليها مربع القياس .

٦ – آلة الأربليت (٥٠):

وهو نوع آخر من عصا القياس يستخدم من الأمام أو من الخلف لرصد ارتفاع النجوم أو الشمس نهاراً يشبه إلى حد كبير البلستى ، ويعتمد تدريجه أيضاً على الربع المجيب ، ويطلق على هذه الآلة أحياناً اسم " الصليب الهندسى " وأحياناً أخرى " عصا يعقوب " . وكل هذه الآلات فى الواقع مردها إلى عصا الخوارزمى . وجدير بالذكر أن البرتغال قد نقلت فكرة هذه الآلة وكذلك البلستى عن العرب فى القرن الخامس عشر الميلادى (٥١).

٧ – وردة الرياح العربية (٥٢):

وهى تمثل دائرة الأفق ويوضح عليها الجهات الأربع ، وتعرف هذه الدائرة باسم (وردة الرياح) وتنقسم إلى ٣٢ قسماً متساوياً معروفة باسم (الأخنان)(٥٣) أو المنزل ، وهذا هو نفس التقسيم الذى استعمل فى (الحقة) والدائرة وبيت الإبرة المعروفة حالياً باسم البوصلة الملاحية وكان التقسيم للتعرف على الجهة التى تهب منها الرياح . ويعتمد هذا التقسيم العربى على مطالع ومغارب نجوم ملاحية معينة . أما الشمال فيشير إليه قطب (الجاه) والجنوب فيشير إليه قطب (السهيل) وأما الشرق فيشير إليه مطلع الطائر وأما الغرب فيشير إليه مغيب الطائر(٥٤) وقد نقل البرتغال فى القرن السادس عشر هذه الدورة عن الملاحين العرب كما أشار إلى ذلك دى سوسيرا (٥٥).

٨ – البوصلة الملاحية أو بيت الإبرة :

ظهرت البوصلة الملاحية أولاً عند أهل الصين والعرب ، وتنقسم إلى الإبرة المغناطيسية نفسها ثم تقسيم دائرة الأفق إلى الجهات الأربع الأصلية والأقسام الصغيرة المتساوية التى بين كل جهتين منها وذلك على ورقة أو لوح وهو ما يعرف باسم (وردة الرياح) السابق ذكرها ، وهى أسبق فى الوجود وفى الاستعمال فى الملاحة من الإبرة المغناطيسية .

واستعان الملاحون المسلمون فى المحيط الهندى ببيت الإبرة منذ وقت متقدم ولا يمكن الحكم على أن الصينيين قد سبقوا العرب إلى استخدام البوصلة فى الملاحة ، بل إن المرجح أن العرب عرفوا خواص الحجر المغناطيسى أثناء تجارتهم مع الصينيين ، ثم طبقوا الفكرة لمعرفة الاتجاه أثناء سير السفينة فى البحر . وعلى أية حال فقد سبق الشرق أوروبا بثمانية قرون على الأقل فى الاستعانة ببيت الإبرة فى التعرف على الجهات الأربع الأصلية .

رابعًا : فنون الملاحة البحرية :

الملاحة الساحلية : قد سبقت الملاحة فى أعمال البحار أو البحر المفتوح (open sea) بقرون عديدة ، فالملاحة الساحلية تعتمد على ملازمة الساحل طول الوقت والتعرف على معالمه البارزة مثل رؤوس الخلجان والجبال والتلال وما إليها للتحرك من مكان لآخر .

الملاحة فى البحار المفتوحة : تعتمد بالدرجة الأولى على معرفة الاتجاه فى عرض البحر سواء بالشمس نهارًا أو بالكواكب والنجوم ليلاً أى بالملاحة الفلكية . وقد عرف عرب الجنوب الملاحة الفلكية قبل الإسلام بقرون . وكانت مراكب العرب والفرس تحمل التجارة إلى موانى كمبوديا والصين خلال القرن الثامن والتاسع الميلادى (٥٧).

المرشدات الملاحية : وعرفت أيضًا باسم (الرهنامات)(٥٨) وقد دون أحمد بن ماجد كثيرًا من هذه المرشدات على صورة أراجيز .

علم الإشارات البحرية : وهو يعتمد إلى حد كبير على ملاحظة الأسماك والطحالب وحشائش البحر وأنواع الطيور ولون المياه وفى أحيان كثيرة على سبر العمق أيضًا للتعرف على البعد أو القرب من الشاطىء أو على معرفة سواحل أو جزر بعينها ، أيضًا معالم الساحل المشهورة من جبال وجونات وشعاب مرجانية . وقد استغل الربابنة المسلمون ، مثل أحمد بن ماجد والمهرى ، هذه الإشارات البحرية فى التعرف على الطريق الملاحى . وعن المسلمين نقل الملاحون الأوروبيين الكثير من هذه الإشارات التى يسرت لهم الملاحة فى نصف الكرة الغربى فيما بعد . بدليل أن الملاح الإسبانى (بيرو دى كويروس) يكاد ينقل حرفيًا بعد قرن من الزمان تعاليم أحمد بن ماجد . فالملاح الإسبانى يقرر فى عام ١٦٠٦م فى رحلة له فى المحيط الهادى علامات قرب البرور ومنها (الأوساخ والاجسام الصلبة) التى تحملها الأنهار إلى مصابها وكذلك أنواع الطيور ولون ماء البحر ، وهى أمور قد تكلم عنها أحمد بن ماجد بتفصيل كبير فيما أسماه (علم الإشارات البحرية) (٥٩).

خامسًا : دور السفن فى حركة الكشوف الجغرافية :

بعد الفتوحات الإسلامية الكبرى استفاد العرب من الأمم السابقة التى كان لها باع طويل فى صناعة السفن والملاحة البحرية وهم أحفاد المصريين القدماء والفينيقيين والفرس القدامى وأهل الصين الذين سبقوا العرب فى صنع المراكب الشراعية الكبيرة . وسرعان ما أتقنوا صناعة بناء السفن وجلبوا لصناعة السفن الأخشاب الملائمة من غابات آسيا ومن الهند ومن جزر إندونيسيا والملايو ومن ساحل إفريقيا الشرقى ، وصنعوا لهم طرازًا خاصًا من السفن الكبيرة لها أشرعة مثلثة الشكل ، وقد ورد ذكرها فى مؤلفات أحمد بن ماجد وفى رحلة التاجر سليمان المهرى .

أسطول المحيط الهندى :

نجد سيادة العرب الملاحية ومعرفتهم بأسرار الملاحة ومواكبة ذلك لانتشار الإسلام على سواحل وجزر المحيط الهندى ووجود الجاليات الإسلامية فى أغلب موانى المحيط (٦٠).

وكانت السفن الإسلامية سهلة الاستعمال ويمكن الاعتماد عليها وهى صالحة للملاحة وكانت تمخر عباب المحيط الهندى فى القرن الخامس عشر أحسن صنعة وتصميمًا من أى سفينة أوروبية فى ذلك الوقت (٦١). وقد تفوق ملاحو المحيط الهندى على ملاحى البحر المتوسط فى العصور الوسطى وحتى قبل عصر الكشوف الجغرافية التى قام بها البرتغاليون والإسبان فى أدوات الملاحة أو قياسات النجوم ومعرفة الانحراف وقياس المراحل والدوائر الملاحية ، كما يتضح من نصوص ابن ماجد وسليمان المهرى ، وأيضًا مؤرخى البرتغال : كاستنهيدا ودى باروش عن رحلة فاسكو داجاما إلى الهند .

أسطول حوض البحر المتوسط :

سيطر المسلمون ، إبان العصور الوسطى ، على معظم سواحل وجزر حوض البحر المتوسط وأضحى لهم قواعد بحرية ممتدة من شرقه إلى غربه : فى عكا والإسكندرية وجزيرة كريت وتونس وصقلية وبارى Bari وجاريليانو وطارنت بجنوب إيطاليا وعند ساحل نابلى فى جزيرة بونتزا Pontza وفى جنوب فرنسا على ساحل بروفانس فى فراكسنتم Fraxinetum وكذلك فى جزيرة كامرج وجزيرة ماجلون غربى نهر الرون ، هذا بالإضافة إلى قواعد جزر البليار : (ميورقة ومينورقة ويابسة) وقواعد سواحل إسبانيا (٦٢).

وبانتقال الجزر الهامة فى البحر المتوسط إلى أيدى المسلمين فضلاً عن أغلب سواحله توافر لهم الحصول على المواد الأولية اللازمة لبناء السفن مثل الخشب والحديد من صقلية وشمالى إفريقيا وغربى تونس والأندلس قرب طرطوشة وأيضًا عن طريق التجارة مع البندقية حصلوا على الأخشاب والحديد رغم احتجاجات البابوية على المتاجرة مع المسلمين فى المواد الحربية(٦٣).

وهكذا أصبح حوض البحر المتوسط بحيرة إسلامية وظل كذلك حتى منتصف القرن الحادى عشر الميلادى . وأن قوة الأسطول الإسلامى منذ العهد الأموى فصاعدًا ، ثم قوة الأسطول المصرى زمن الفاطميين ، ونشاط أبى الحسين مجاهد الدانى العامرى فى القرن الحادى عشر الميلادى من قواعده فى جزر البليار وسردانية ، كل ذلك أتاح للمسلمين السيطرة على معظم حوض البحر المتوسط (٦٤).

الأسطول الأندلسى :

يهمنا الحديث عن أسطول الأندلس فى العصر الإسلامى باعتباره نواة الأسطول البرتغالى والإسبانى فى مرحلة الحملات الكشفية فى نهاية القرن الخامس عشر .

وكانت أهم دور الصناعة بالمغرب والأندلس تلك التى أنشئت فى ثغور بجاية وسبتة وطنجة والجزيرة الخضراء وطرطوشة ودانية (٦٥) . وكانت معظم أخشاب السفن يؤتى بها من جبال طرطوشة ووادى بجاية ، وفى جزيرة سلطيش الغربية من ساحل الأندلس ازدهرت صناعة السفن الحديدية على نحو لم يكن له مثيل فى ذلك الزمن (٦٦).

وكان الأسطول التجارى الأندلسى يزيد على ألف سفينة ، ويقوم بحمل غلات الأندلس ومصنوعاتها إلى إفريقيا وآسيا . وكانت السفن القادمة من مائة ثغر يزدحم موانى برشلونة وقرطاجة وبلنسية وملقة وقادس وإشبيلية (٦٧).

تركزت أغلبية القواعد البحرية فى إسبانيا على طول الساحل الشمالى الشرقى بين طرطوشية وبلنسية وكان ذلك للعداء المستحكم بين مسلمى إسبانيا وبين دول الفرنجة . وكانت مدينة المرية Almaria فى الجنوب الشرقى من إسبانيا ، هى القاعدة الرئيسية للبحرية الأندلسية وفيها معظم دور الصناعة ، كذلك وجد بها أسطول دائم تألف من ٢٠٠ سفينة ويليها فى الأهمية قاعدة بجاية Bovgie وطراكونة أو (طرقونة) ثم طرطوشة ولقنت شمالى مرسية وكذلك شريش وطرش وشلب وقرطاجنة (٦٨).

أسطول المحيط الأطلسى الإسلامى :

كانت له قاعدة هى الأشبونة أو لشبونة وفى كل قاعدة دار صناعة وإدارة خاصة وفى وقت السلم يرابط عدد من السفن فى هذه القواعد ، وهذه تتجمع كلها فى مكان واحد وقت الحرب ، ولكل سفينة قبطان مسئول عن الأسلحة والمحاربين ورئيس للبحارة (يدبر أمر جريته بالريح أو بالمجاديف وأمر إرسائه فى مرفئه(٦٩)) وكانت أجور رجال البحرية مرتفعة ويعتبر أمير البحر فى دولة بنى أمية بالأندلس أحد الكبار الأربعة الذين تعتمد عليه الدولة ويقال له (قسيم الخليفة) فى السلطان ، فهذا يحكم البر وذاك يحكم البحر (٧٠).

البرتغال والإسبان يقتبسون الفن البحرى الإسلامى :

اقتبس البرتغال والإسبان من العرب أنواع السفن من حيث التصميم والتشغيل ، كما اقتبسوا الشراع المثلث من العرب - كما سنرى - وكذلك الخارطات الملاحية والملاحة الفلكية والإسطرلاب وآلة الربع ووردة الرياح والبوصلة الملاحية إلى غير ذلك . أضف إلى ذلك أن أهل المغرب الإسلامى كانوا يحولون السفن التى يستولون عليها من أعدائهم الأوروبيين إلى سفن إسلامية ومن ثم فإن الاقتباس من كلا الجانبين كان متاحًا فى الفن البحرى .

تجهيزات السفن الإسلامية :

تميزت السفن الإسلامية فى عصر السيادة بتجهيزاتها المتفوقة وسنتناول هنا بعض هذه التجهيزات التى اقتبسها الأوروبيون عامة وإسبانيا والبرتغال بخاصة وكان لها أثرها الحاسم فى نجاح حركة الكشوف الجغرافية ، وسنركز هنا على الشراع المثلث باعتباره قوة محركة للسفن فى ذلك العصر .

الشراع المثلث :

-كان الشراع المصرى القديم قائم الزوايا (مربع أو مستطيل) وكذلك كان الشراع العربى فى أول الأمر ثم تحول إلى الشكل المثلث ليوفر للسفينة حرية أكبر لتفادى الشعاب المرجانية التى تزخر بها شواطىء البحر الأحمر والمحيط الهندى ، وأيضًا لسهولة تحويل مسار السفينة بسبب كثرة تغير الرياح فيها . والحقيقة أن فكرة الشراع المثلث فكرة مصرية قديمة(٧١) فقد ظهر هذا الشراع فى السفن النيلية ولكن قمته كانت لأسفل أى أنه كان على شكل (مثلث مقلوب) وكانوا يستخدمونه فى السفن النيلية وفى السفن البحرية لأنه يوفر للملاحين أو

المحاربين حرية أكبر فى تحويل اتجاه السفينة لإمكان الإبحار عكس اتجاه الرياح الشمالية السائدة فى مصر فى حالة السفن النيلية أو لاختراق صفوف سفن الأعداء فى حالة السفن الحربية .

وقد انتقل الشراع المصرى ذو الشكل المثلث المقلوب إلى أحد شعوب البحر الأحمر القديمة الذى يطلق المصريون على بلادهم اسم " بونت " وظهر ذلك في رسوم على جدران مزار مقبرة ترجع لعصر الأسرة ١٨ الفرعونية (حوالى القرن ١٥ ق.م) .

وربما أخذ العرب فكرة الشراع المثلث من هذا الشكل ، ولكنهم جعلوا طرفه المدبب لأعلى وليس لأسفل كما هو الحال فى الشراع المصرى (٧٢).

تميز شراع السفن العربية بأنه مثلث ، وكان هذا الشراع هو المساهمة العربية من حيث تطوير علم بناء السفن . ويذكر بارى(٧٣) أن هذا الشراع المثلث كان مميزًا للسفن الإسلامية كما يميزهم الهلال نفسه . ولكن رغم مزاياه فله بعض العيوب وهى أن مناورة الدوران بالنسبة لهذه السفينة صعبة ، فرياح المحيط الهندى قلما تجعل السفينة فى حاجة إلى الدوران ، وإذا أراد الربان تغيير مساره بالدوران وجد صعوبة فى ذلك (٧٤).

وكان البحارة فى نهاية القرن الثالث عشر الميلادى قد تعلموا فن الإبحار فى وجه الريح بالأشرعة المربعة التى كانت .كثر شيوعًا فى الشمال ، من الشراع المثلث الخاص بحوض البحر المتوسط الذى كان قد جاء من الشرق الأدنى ليحل فى ذلك الجزء من البحار محل الشراع المربع القديم (٧٥).

فكانت السفن الأوروبية سنة ١٤٠٠م مزودة بشراع مربع الشكل وعندما تكون الرياح خلف السفينة تدفعها للأمام وتسير فى طريقها ، وإذا كانت الرياح عكسية تبقى السفينة فى الميناء غير قادرة على الإبحار (٧٦). وكان فى مقدور هذه السفينة حمل عدد آخر من الأشرعة ، إلا أن سفن ذلك العصر لم تزد هذه الأشرعة وظلت تسير بشراع واحد ، حاملة عددًا كبيرًا من الرجال والبضائع الضخمة ، وكانت رحلاتها لمسافات قصيرة وبرياح معتدلة ، ولم تلعب تلك السفن أي دور فى حركة الكشوف الجغرافية المبكرة لعدم صلاحيتها لهذا العمل .

أما البرتغال فقد فضلت سفنًا أخرى صغيرة شراعية ، وكان شكل الشراع مثلثًا : (Lateen Caravel) وكان للعرب فضل كبير فى هذا المجال ، مما حدا بأحد المؤرخين

الأجانب (بارى) بأن يصف فضل العرب الكبير فى هذا المجال على البرتغال بقوله : " وكان العرب هنا معلميهم أيضًا " (٧٧) : " Here Too The Arabs Were Their Teachers "

وهناك تقرير كتبة بيللوك عن استخدام المسلمين للشراع المثلث يقول فيه : " وإبان نهضتهم فى القرن السابع ترك العرب صحراءهم واتجهوا إلى البحر ، وأصبحوا بعد وقت قصير من ركوب البحر ، كما هو الحال فى الفلسفة ، أساتذة لرعاياهم الجدد ، وأخذوا ذلك الشراع الذى وجدوه فى جميع المناطق التى قهروها ، وخففوا العارضة الأفقية وأطالوها ، كما رفعوا مقدمة الشراع عاليًا ، وشدوا أسفله إلى تحت ، وسرعان ما كان لديهم الشراع المثلث الذى ربما يبقى ، على حين ينثر كل دليل آخر على طاقتهم القاهرة . فبمثل هذا الشراع قادوا أسطولهم الأول مما جعلهم يستولون بسرعة على جزر البحر المتوسط "(٧٨) ويرى البعض أن الشراع المثلث عرف فى القرن التاسع الميلادى (٧٩).

وقد اتسمت بعض سفن المحيط الهندى باستخدامها الشراع الممتد بطول السفينة وقد مر هذا الشراع بعدة مراحل حتى وصل إلى صورته المثلثة فى السفن العربية (٨٠).

والشراع المثلث المعروف فى البحر المتوسط بالشراع اللاتينى ليس لاتينيًا على الإطلاق ، ذلك أن العرب هم الذين أدخلوه فى البحر المتوسط حيث كان الشراع المربع ذا الكفاءة الأقل أثناء هبوب الرياح ، بينما تميز الشراع المثلث من غيره بأنه يستثمر الرياح أفضل وأسرع(٨١).

ويذكر البعض أن الشراع المثلث الذى نقله العرب للبحر المتوسط عرف فى اللغات الأوروبية باسم عربى هو (الميزان) وكانت السفن المزدوجة الصارى المثلثة القلع مقصورًا على البحر المتوسط .

وميزة هذا النوع من السفن هى قدرته على الإبحار عكس اتجاه الريح ، فى حين لم يكن بوسع القرقور الضخم ذى الأشرعة المربعة الذى عرفه البحر المتوسط غير الإبحار فى اتجاه الريح . وقد اقتبس صناع السفن الأوروبيين الشراع اللاتينى وطوره ، وهو ما مكنهم فيما بعد من بناء سفن أكبر حجمًا وقادرة على عبور المحيط الأطلسى ، وعلى النهوض بغير ذلك من رحلات الاستكشاف العظيمة ، وقد تحققت أهم الإنجازات فيما بين عامى ١٤٠٠م ، ١٤٩٠م على يد صناع السفن البرتغاليين والإسبان ،فقد زادوا أولاً من عدد الصوارى فى مؤخرة السفن وبهذا زيد من مساحة الأشرعة بحيث باتت تكفى لدفع سفن كبيرة الحجم نسبيًا (٨٢).

وسائل الاتصال :

استخدم الحمام الزاجل على السفن الإسلامية كوسيلة اتصال سريع بين مختلف وحدات الأسطول أو مع القيادة العامة فى البر ، فكان يطير لمسافات بعيدة يحمل الأخبار . كذلك كان ضمن معدات أسطول صقلية أسراب من الحمام للاتصال السريع (٨٣).

أنواع السفن الإسلامية :

اختلف شكل السفن الإسلامية من بحر لآخر ، فسفن البحر الأحمر مثلاً تختلف عن سفن البحر المتوسط وأيضًا عن سفن المحيط الهندى . فسفن البحر المتوسط ذات مسامير لذلك سميت بالمسمارية ، أم سفن البحر الأحمر فكانت تخاط بالألياف خوفًا من أن يأكل المسامير أو الخوف من جبال المغناطيس - كما اعتقد البعض - التى قد تجذب السفن للقاع (٨٤). ولقد كان لاتساع التجارة فى العالم الإسلامى فى عصر الازدهار علاوة على الصدام البحرى مع الغرب المسيحى أثره فى ظهور أنواع عديدة من السفن الإسلامية من حيث الشكل والحجم والتشغيل . وبلغ من تفنن العرب فى صناعة السفن أنهم كانوا يصنعون منها عشرات الأنواع وقد أطلق على كل منها اسم معين يختلف باختلاف حجمها وشكلها وطريقة صنعها والغرض الذى تصنع من أجله والمناطق التى تستخدم فيها .

وامتد أثر ذلك الفكر الهندسى فى العصر الحديث (٨٥)، حيث اقتبس هذا الفن الهندسى البحرى الإسلامى فى تصميم وتشغيل هذه السفن وطبقها فى السفن الحديثة نذكر بعضًا منها :

١ - سفن الدحرجة : RO/RO (٨٦).

عرف هذا النوع من السفن فى العصر الإسلامى باسم : " الطريدة " ، وجمعها طرايد وطرائد وطرادات . وقد وصفها الزبيدى فقال : " الطراد ، سفينة صغيرة سريعة السير والمجرى والعامة تقول (تطريدة) وقد وضعها (النويرى السكندرى) فى قائمة السفن التى تستعمل فى البحر المتوسط ، وأضاف جديدا فى وصفها حين قال : " وأما الطرايد فإنها مفتوحة المواخير ، أى المؤخرة ، بأبواب تفتح وتغلق معتدة لحمل الخيل بسبب الحرب " (٨٧).

كما وصفها ابن بطوطة قبله بقوله : " ... وكان عندنا طريدتان مفتوحتى المواخير فيها الخيل بحيث يركب الفارس فرسه فى جوفها ويتدرج ويخرج ... إلخ " (٨٨).

ويضعها . ابن منكلى ، فى قائمة مراكب البحر المتوسط . ويذكر ابن مماتى : " أنها سفينة برسم حمل الخيل وأكثر ما يحمل فيها أربعون فرسًا . كما يذكر ابن واصل أن الطريدة كانت تحمل إلى جانب الخيل راكبين " (أى مترجلين) ويحدد ابن منكلى حمولة الطريدة بثمانين فرسًا (٨٩).

وكانت سبتة فى أيام السلطان أبى الحسن المرينى مركزًا لبناء وإصلاح الطريدة ، (شكل ١٠) ومعنى ذلك أن هذا النوع من السفن عرفه الغرب والأندلس الإسلاميين ، ويؤكد الدكتور العبادى أن الطريدة كانت تستعمل فى المغرب الإسلامى والأندلس لتكون هى سفينة القائد الأعلى فى الأسطول الحربى . ويستدل من النصوص أن الطريدة لم تستعمل إلا فى نقل الخيول والفرسان فحسب ، أى أنها لا تشارك فى القتال الذى قد يدور فى البحر ، وجواز استعمال الناس لها فى أسفارهم البحرية مع ما تحمله من أمتعتهم ، فهى أشبه بالسفن التجارية التى قد تنقلب إلى نوع من المراكب الحربية المقاتلة فى وقت الحاجة (٩٠).

أما السفن الأوروبية التى استخدمت فى نقل الصليبيين – فى العصور الوسطى – فكانت تتسع الواحدة منها لثمانمائة شخص ، وكانت بعض السفن تجهز لنقل الجياد ، وكانت هذه تدخل السفينة من خلال فتحات فى جانبى السفينة ثم تعلق الجياد بأحزمة حول بطونها فى الأماكن المعدة لها . وكان الغرض من ذلك إتاحة الفرص للجياد لتحريك قوائمها وتنشيط الدورة الدموية فى أجسامها خلال تلك الرحلة الطويلة . وكان الفراغ المخصص لكل جواد هو ٧٦،٥ سنتيمتر (٩١).

وبعد ذلك اقتبس الأوروبيون من المسلمين سفن الطريدة فى العصور الوسطى (شكل ١١) واشتقوا اسمها من العربية فسموه بالإسبانية Tarida وفى الإيطالية : Tartan وفى الفرنسية: Tartane وفى الإنجليزية : Tartan (٩٢).

٢ – سفن نقل الغلال Bulk Carrier :

عرف هذا النوع فى السفن الإسلامية باسم : " حمالة " وجمعها " حمالات " وهى من المراكب المتخصصة فى حمل الغلال ، وكانت كذلك من ملحقات الأسطول الحربى مخصص لنقل مؤنة الجيش وزواده والصناع والخدم الملحقين بالجيش والأسطول . ويذكر ، أبو شامة ، ضخامة هذا النوع من السفن الذى يسع الواحد منها نحو ١٢٥٠ رجلاً (٩٣) أى أن هذا النوع من السفن يندرج أيضًا تحت بند " سفن الإمداد والتموين " (Supply Vessels).

٣ – سفن الروافد Feeder Vessels :

يعرف فى السفن الإسلامية باسم : قياسة وجمعها قياسات وقيايس ، وهى من سفن النقل والشحن النيلية وكانت القياسة تنقل البضائع من السفن الراسية فى الموانى إلى داخل البلاد عن طريق النيل (٩٤). استفاد مهندسو السفن من هذه الفكرة وطبقوها على سفن صغيرة تعرف فى العالم البحرى اليوم باسم سفن الروافد وهى تنقل البضائع من السفن العملاقة ذات الغاطس الكبير وتدخل إلى الموانى ومصبات الأنهار حيث يسمح لها غاطسها البسيط بالإبحار فيها .

٤ – سفن نقل الركاب Passenger Vessels :

ويطلق عليها اسم جاكر أو الذهبية والجاكر نوع من السفن المستعملة فى المحيط الهندى لنقل المسافرين ، وتزود عادة بالمقاتلة لحماية ركابه من هجمات لصوص البحر (القراصنة) ، وقد ذكره ابن بطوطة فى معرض كلامه عن سلطان قندهار بالهند بقوله : " وكان فيه خمسون راميًا وخمسون بين المقاتلة الجشية وهم زعماء هذا البحر " (٩٥).

٥ – سفن نقل الحيوانات Cattle Carriers :

وهى سفن متخصصة فى نقل الحيوانات مثل الجمال والخيول وما إليها ، فمثلاً السفينة التى تنقل الجمال يطلق عليها اسم (جميلة) وهى من أنواع الزوارق الكبيرة ذات مؤخرة مربعة وهناك نوع من السفن تسمى : (قربلة وقربيلة) وتنقل الخيول وتسمى بنفس الاسم فى الإسبانية Carabla وبالفرنسية Caravella وتفسر المعاجم الفرنسية هذا النوع بأنه من السفن التركية أو الإيطالية أو الإسبانية أو البرتغالية وله أربعة صوارى وأشرع لاتينية (أى مثلثة) وتضيف هذا المعاجم أن كولومبس اكتشف أمريكا بأربعة من هذه المراكب(٩٦) .

٦ – سفن النزهة أو السياحة : Cruise Vessels :

سميت هذه السفن بأسماء متعددة مثل : الأهورة والزلال والحراقة والطيار . فقد استعملت الأهورة فى النزهات البحرية للأمراء وعند سيرها تحفها مراكب فيها الأتباع والندماء وأصحاف القصف واللهو (٩٧). أما سفن (الزلال) وجمعها (زلالات) فهى نوع من السفن العراقية النهرية كانت معروفة فى بغداد أيام الخلفاء وكانت تستخدم فى النزهات النهرية والملاهى ولسماع الغناء (٩٨).

٧ – المعديات أو العبارات Ferries :

وقد كانت تسمى (شختور) أو (شختورة) وجمعها (شخاتير) وهى من المراكب النيلية التى استعملت فى عبور الناس للنيل (من الشط للشط الآخر) كما يطلق عليها اسم : (المعادى) ، وأيضاً نجد (المعبر) وهى نوع من السفن الصغيرة يعبر على ظهرها العساكر من شاطىء لآخر أو من مكان لآخر زمن الحرب (٩٩).

٨ – السفن الحربية War Ships :

تنوعت أشكالها وأحجامها ، وجهزت بمعدات القتال المختلفة حسب الغرض الذى بنيت من أجله ولقد بلغ الصناع المسلمون ذروة الإتقان فى تشييد السفن الحربية الكبرى : كالشوانى والحراريق والبطس والبوارج والقراقير والشلنديات والغراب وغيرها ، وكانوا يتخذون فيها الأبراج العظيمة ويشحنونها بالأزواد والأسلحة وغيرها من أدوات الحرب ، وتحمل آلاف من المقاتلين وتجعل على طبقات ، يخصص كل طبقة منها لفئة من الجند (١٠٠).

٩ – السفن الفارغة والسفن المحملة :

تهتم الموانى البحرية والممرات الملاحية فى الوقت الحاضر بتعريف حالة السفينة عند دخولها الميناء فارغة (IN Ballast) أى لا تحمل أية شحنة ، أو محملة : Loaded لتحديد فئة الرسوم عليها . وتجد نفس الأمر بالنسبة للسفن الإسلامية ، فقد أطلق اسم : " الخن أو الجراب " على السفينة الفارغة ، واسم " غامد " أو " آمد " أو " غامدة " و " آمدة " على السفينة المحملة .

خامساً : بعض مظاهر الأثر اللغوى العربى على اللغات الأوروبية فى فنون وعلوم البحار :

عند دراسة اللغات الأوروبية نجد العديد من الكلمات العربية بين مفرداتها وبالأخص فى الألفاظ البحرية ومصطلحات فى الملاحة وفى العلوم الجغرافية والفلكية وأسماء السفن إلى غير ذلك من العلوم بالفنون التى أبدعها المسلمون فى العصور الوسطى . وكم نحن بحاجة إلى "معجم لغوى حضارى " لمثل هذه الكلمات العربية التى اقتبسها الأوروبيون ، فهى أوثق دليل على مكانة الحضارة العربية الإسلامية فى العصور الوسطى . وسأذكر هنا بعض الأمثلة فقط لهذه الكلمات :

* كلمة طن : (Ton) وهى وحدة قياس حمولة السفينة ، وجاءت هذه الكلمة من الكلمة العربية (دَن) وجمعها (دِنان) وهو وعاء ضخم للخمر ونحوها ، ويعرف الدن بأنه برميل

النبيذ . وكانت سعة السفن فيما مضى تقاس بمقدرتها على حمل عدد محدد من الدنان ، وقد تحورت الكلمة فى اللغات الأوروبية إلى (طن) ، وهى كما نرى مشتقة من كلمة (دن) . فإذا كانت السفينة مثلاً تتسع لحمل ٥٠٠ برميل نبيذ ، قلنا أن حمولتها ٥٠٠ دن . وقد استخدم الدن (الطن) كوحدة لتسجيل سعة فراغات السفينة على أساس أن الدن (الطن) ١٠٠ قدم٣ أو ٢,٣٨ متر مكعب ودخلت هذه الكلمة كافة اللغات الأوروبية .

* القرقور : وهى السفينة الطويلة العظيمة وجمعها قراقير ، دخلت اللغة الإنجليزية باسم : Carrack والبرتغالية Carcora وبالإيطالية Carraca وبالفرنسية Carraque .

* الفلك : أو الفلوكة : بالإيطالية Feluca وبالفرنسية Failauque وبالألمانية Feluke وبالإنجليزية Falluca .

* الماعون : بالإيطالية Maonna وبالفرنسية Mahonne .

* الرمث : بالفرنسية Rames .

* الميزان : ويطلق على أحد قلوع السفينة وعلى الصارى الذى يركب عليه ، بالإيطالية Mezana وبالفرنسية Maisaine وبالألمانية Basahm .

* الشباك : بالإيطالية Schibecco وبالفرنسية Chebe .

* الأمراس : وهى جمع م رس وهى حبال السفينة ، وتسمى بالإيطالية ammassa وبالفرنسية amasse . ويقول العرب (أمر السفينة) أي ربطها بالمر وهو نوع من الحبال .

* أمير البحر : بالإنجليزية admiral .

ومن أسماء الرياح وما يتصل بها مثل : السموم والرياح الموسمية ومن مصطلحات التجارة البحرية مثل كلمة العوار والحوالة والوصل والنولون (النول) ومن مصطلحات فن الملاحة مثل: الهول والرصف وكلا (أى رسا) ومنها المقلا أى المرسى ومن النجوم الملاحية مثل : الثور والرجل والمرقب والمرفق والحمل وفم الحوت والدب والذنب وابط الجوزاء وآخر النهر والديران والقائد والفايس والطائر .. إلخ كلها دخلت اللغات الأوروبية بنفس منطوقها باللغة العربية .

كشف الطريق البحرى إلى الهند :

بذلت البرتغال قصارى جهدها للتعرف على علوم العرب الملاحيه وـلكية و الإفادة منها قبل أن يقدموا على مغامرتهم الملاحية الكبرى بالدوران حول إفريقيا ، وقد سبق الحديث عن إسهامات العرب والمسلمين فى كافة المجالات الفكرية والحضارية المرتبطة بالملاحة البحرية .

وتجدر الإشارة إلى دور اليهود فى إسبانيا فى عملية نقل التراث الفكرى الإسلامى للبرتغال ، ففى عام ١٤٩٢م وهو نهاية حكم المسلمين فى الأندلس ، صدر مرسوم بطرد اليهود من إسبانيا فشرد أكثر من مائة وخمسون ألف يهودى فى حين اعتنق خمسون ألف يهودى المسيحية (١٠٢).

وقد توجه يهود إسبانيا إلى البرتغال وأخذوا معهم علوم المسلمين الملاحية وجداولهم الفلكية وكانوا قد نقلوها من العربية إلى العبرية واحتفظوا لأنفسهم بأسرارها ، ومن بين هذه العلوم علم " المرشدات الملاحية " والخارطات المعروفة باسم " البروتولانات " وكانت مدرسة قشتالة تعد من المدارس الرائدة فى هذا العلم (١٠٣). كذلك لعب التجار اليهود دورًا هامًا فى نقل المعلومات العربية إلى البرتغال منذ أمد بعيد . فيحدثنا ابن خرداذبة (٨٤٦م) عن التجار اليهود الرذانية الذين كانوا يعيشون فى الأندلس ويتكلمون اللغات : العربية والفارسية والإفرنجية والصقلبية ، ويقومون برحلات بين المشرق والمغرب لهذا الغرض " برًا وبحرًا" (١٠٤). أضف إلى ذلك دورهم فى ترجمة العديد من الكتب العربية إلى العبرية واللاتينية .

كذلك نجد من هؤلاء الجواسيس اليهود المأجورين من استطاع الحصول على خارطات عربية من المحيط الهندى وقدمها للبرتغال . فمن الثابت أن بعثة من هؤلاء التجار البرتغال وعلى رأسهم الفونسو دى بايفا : (Alfonso De Paiva) و بيرو دى كوفيلهام : (Pero de caviham) ذهبوا إلى مصر سرًا .

وسافر من القلزم إلى عدن على إحدى المراكب العربية ، ويقال أنهم أخذوا مركبًا عربيًا من عدن بعد أن تظاهروا بالإسلام ووصلوا إلى الهند قبل فاسكو دا جاما بعشر سنوات ، حيث زار كوفيلهام قاليقوت و جوا ، ومن هناك عاد إلى سفالة على ساحل إفريقيا الشرقى (على خط عرض ٢٠° جنوبًا) وعرف بذلك سر بلاد التوابل فى هذه الرحلة ، التى كان قد استقى المعلومات عنها من مصر قبل رحيله . ويقال أن كوفيلهام كان خبيرًا بأغلب لغات الشرق . وعند عودته من هذه الرحلة إلى مصر ، علم بموت صديقه دى بايفا والتقى بالقاهرة بيهوديين آخرين هما : الحاخام إبراهام دى بيا ويوسف لاميجو ، وكانا هما أيضًا فى مهمة سرية خاصة من البرتغال ، لابد أنها كانت للتجسس وجمع المعلومات . وقد أبحر دى كوفيلهام مرة أخرى مع الحاخام ويوسف لاميجو إلى هرمز ومن هناك تفرقا . وقد استعان دى كوفيلهام فى هذه الرحلة بكتاب ابن بطوطة ثم ذهب من هرمز إلى زيلع ومنها إلى الحبشة . وتمكن من

العودة إلى مصر ثم إلى البرتغال . وقد أحضر معه فى هذه الرحلة خارطات ملاحية عربية من المحيط الهندى (١٠٥). كذلك من بين الذين ذهبوا إلى لشبونة رجل يدعى " مارتن بهايم " Martin Behaim وكان خبيرًا بالجداول الفلكية والملاحية وأسس فى لشبونة مدرسة للرياضيات والفلك عرفت فى ذلك الوقت باسم " الجونتا " Junta وقد ساعدت هذه الجماعة على إمداد فاسكو دا جاما فيما بعد بالجداول الفلكية الخاصة بالملاحة حول إفريقيا (١٠٦).

المعهد البحرى فى ساجرس Sagres :

أقام الأمير هنرى الملاح فى عام ١٤١٨م أول معهد أبحاث جغرافى فى العالم فى راس سانت فنسنت فى البرتغال فى ساجرس ، وبنى قلعة ومرصدًا وقصرًا ومبانى لحفظ الخرائط والمخطوطات ومساكن للمدرسين الذين استعان بهم وكانوا من الأقطار التى تقع على حوض البحر المتوسط ، بعضهم مسلمون وبعضهم يهود وإيطاليون ، ذلك أن الأمير هنرى قد فتنته روايات المسلمين عن تمبكتو والسنغال والذهب والعاج والعبيد التى يمكن الحصول عليها على طول الساحل الغربى لإفريقيا ، فعزم على كشف تلك البلاد وضمها للبرتغال (١٠٧).

وأصبح لدى البرتغاليين صورة واضحة عن الطريق البحرى للهند ، فالمحيط الأطلسى متصل بالمحيط الهندى ، وهى حقيقة أكدها الجغرافيون المسلمون من قبل (البيرونى والمراكشى وابن خلدون) ، علاوة على المعلومات التى حصلوا عليها من الجواسيس اليهود ، كما سبق ذكره ، فقامت الحملات البرتغالية تكشف الساحل الغربى لإفريقيا فى مراحل متعاقبة (١٠٨). وقد ذكر العلامة الإيطالى (فرامورو) فى مصوره الجغرافى الذى وضعه عام ١٤٥٧م أن ملاحًا عربيًا أبحر حوالى سنة ١٤٢٠م من المحيط الهندى حول القارة الإفريقية فظهر فى المحيط الأطلسى (١٠٩).

وفى مذكرات فاسكو دا جاما نجده يعترف بتقدم المعارف البحرية للملاحين العرب الذين قابلهم على شواطىء إفريقيا الشرقية وبدقة الآلات البحرية التى كانوا يستخدمونها وإفادته منها ، وأنه أرسل بعض هذه الآلات البحرية والمخطوطات العربية التى حصل عليها من إحدى السفن إلى الملك (مانويل) البرتغالى (١١٠).

أما المؤرخ البرتغالى ج . دى باروش (١١١) ف[illegible] دى جاما التقى سنة ١٤٩٨م فى ميناء ماليندى (١١٢) بملاح مسلم يدعى المعلم كانا أو كاناكا (١١٣) وجد معه عددًا كبيرًا من الخرائط والآلات البحرية . كما دهش داجاما لمعلومات الربان المسلم خاصة بعد أن

أطلعه على خرائط وآلات عربية تستعمل فى رصد النجوم ، وسرعان ما أيقن فاسكو دا جاما أنه قد عثر فى شخص الربان المسلم على كنز ثمين مما دفعه إلى الإبحار فورًا إلى الهند دون تباطؤ - يوم ٢٤ أبريل ١٤٩٨ - فوصل كلكتا بعد ٢٢ يومًا دون عناء . ومن المعروف أن فاسكو دا جاما لم يترك مذكرات لرحلته بخط يده ، وقد أرّخ لهذه الرحلة الكتاب البرتغال القدامى أمثال : لوبيز كاستنهيدا وخوا دى باروش Joa de Barros السابق ذكره . ومن المعلوم أن زلزالاً أصاب البرتغال فى عام ١٧٥٥م ودمر جانبًا كبيرًا من قصر الهند فى برشلونة وفقدت بسببه كثير من الوثائق الأصلية والخرائط التى كانت محفوظة فى أرشيف المستعمرات البرتغالية . ومن هنا جاء اختلاف الروايات حول تفاصيل رحلة دا جاما الأولى إلى الهند ، وحول اسم الربان الذى قاده إليها (١١٤).

كشف العالم الجديد :

إن مبدأ كروية الأرض - السابق الإشارة إليه - والذى رسخه الفكر الجغرافى الإسلامى داحضًا به النظريات الأسطورية اللاهوتية للكون والأرض ، هو المبدأ الذى لم يكن من الممكن كشف العالم الجديد بدونه . فقد شهد القرن الرابع الهجرى بروز هذه النظرية فى الأندلس على يد أبى عبيدة مسلم البلنسى (من أهل بلنسية) فى شرق الأندلس (١١٥).

وكان استيلاء المسيحيين على طليطلة عام ١٠٨٥م قد زاد معلومات المسيحيين الفلكية وأبقى على الاعتقاد بكروية الأرض (١١٦).

وبالنسبة للنشاط الإسلامى فى المحيط الأطلسى نجد أن السفن الإسلامية قد أبحرت فى مياه المحيط الأطلسى ، فقد حدث بعد أن نزل أهل اسكندناوة فى إسبانيا عام ٢٢٩هـ (٨٤٤م) أن كانت الأساطيل الأموية تجوب شواطىء الأطلسى وربما بلغت خليج بسكاية ، وفى سنة ٩٦٦م هاجم القراصنة الدانمركيون ساحل إسبانيا عند لشبونة وقصر أبى دانس فلقيهم الأسطول الأموى وهزمهم عند شلطيش . وفى عام ٩٩٧م جاء الأسطول بجند المنصور المشاة من ميناء الأطلسى إلى برتغال بالبحر (١١٧).

كذلك نجد رحلة قام بها يحيى الغزال إلى بلاط " ملك اسكندناوة " بعد سنة ٨٤٤م(١١٨) ونقرأ أيضًا عن خشخاش القرطبى ، الذى أقلع على متن سفن فى البحر المحيط وعاد بغنائم ثمينة وأيضًا عن مغامرى لشبونة " المغررين " وقد سمى شارع باسمهم فى مسقط رأسهم(١١٩). كذلك خبرًا عن قيام السفن الأندلسية بصيد الحيتان فى جوار إيرلندا (١٢٠).

وتذكر دائرة المعارف الفرنسية صراحة أن كولومبس اعتمد على الخرائط التى وضعها الجغرافيون المسلمون فى رحلته التى أوصلته إلى العالم الجديد (١٢١).

ويذكر البعض أن طبيب فلورنسى يدعى باولو توسكانيلى قد بعث بخطاب فى عام ١٤٧٤م لملك البرتغال " ألفونسو الخامس " يشير عليه بأنه يمكن اكتشاف طريق أقصر للهند من الطريق حول إفريقيا ، وذلك بالسفر بحراً لمسافة ٥٠٠٠ ميل غرباً . وكتب كولومبس إلى توسكانيلى وتلقى منه رداً مشجعاً ونضجت الفكرة فى ذهنه .

بعض الدراسات الحديثة التى تؤكد سبق العرب للوصل إلى العالم الجديد:

نشرت مجلة " النيوزويك " الأمريكية فى عددها الصادر فى أبريل ١٩٦٠م ، أن أمريكا كانت معروفة للعرب ، وأن الوثائق التى عثر عليها تثبت أن العرب وصلوا قبل سنة ١١٠٠م إلى عدة مواضع على الساحل الأمريكى ولا غرابة فى ذلك فإن المصادر العربية تحفظ لنا عدة محاولات إسلامية جرت للوصول إلى أمريكا منها محاولة خشخاش والفتية المغررين – السابق ذكرها .

وكثير من المفكرين العرب المحدثون والمعاصرون يؤيدون فكرة وصول العرب لأمريكا قبل كولومبس ويقولون أن كشف كولومبس لأمريكا كان على هدى من معلومات العرب السابقة ومغامرات بعضهم . وقد مال بعض الباحثين الأجانب إلى احتضان هذا الرأى . فالعالم الفرنسى " جوتيه " يقرر أن تحقيق الدوران حول إفريقيا بواسطة فاسكو دا جاما وكشف أمريكا على يد كولومبس كان متعذراً بدون ارتقاء علم الجغرافيا عند العرب ، وأن هذين الكشفين العظيمين تما بعقول العرب ومواردهم وأشخاصهم تحت إمرة النصارى (١٢٣). ويميل الدكتور زكى محمد حسن إلى الاعتقاد بأن قصة هؤلاء الأخوة لم تكن مجهولة فى العصور الوسطى ولعل كولومبس كان يعرفها ويعرف قصصاً أخرى من أخبار من حاولوا ركوب المحيط الأطلسى وكشف غوامضه (١٢٤).

أما عباس محمود العقاد فيرى أنه من الخرائط المرسومة والآراء النظرية التى نقلت عن العرب تلقى كولومبس صورته عن الكرة الأرضية (١٢٥). ولكن العقاد يقف من قصة الأخوة المغررين موقفاً آخر ، حيث يشكك فيها ويعتبرها أقاصيص ملفقة تحيط بها الشكوك (١٢٦).

وقد كتب الدكتور جيفرس الأستاذ بجامعة " ويتواتر ستراند " الأمريكية من أن العرب هم الذين اكتشفوا أمريكا قبل كريستوف كولومبس بنحو ثلاثة قرون أو أربعة ، مستندًا إلى أن المزروعات الإفريقية دخلت إلى أمريكا على يد العرب (١٢٧).

كذلك أكد المؤرخ كوندى فى إشارات له ضمن مؤلفاته أن الأسطول الإسلامى أبحر فى القرن الرابع الهجرى من ميناء لشبونة لكشف جزر (أسورس) وبعض جزر الأنتيل ، فكان أول من مزق الحجب عن المناطق المجهولة فى المحيط الأطلسى . وقال فتزلر الألمانى : " إن العرب قاموا برحلات بحرية متعددة قبل البرتغاليين لا لكشف سواحل إفريقيا الغربية فحسب بل للولوج فى البحر أيضًا مع العلم بأن الانتشار الإسلامى فى إفريقيا بلغ غايته القصوى فى القرن الثالث الهجرى وامتد جنوبيًا فى غرب القارة إلى منديجو " (١٢٨).

ابن الوردى(١٢٩) يصف أمريكا قبل اكتشافها :

عاش ابن الوردى قبل كولومبس بفترة وله كتاب فى الجغرافيا الوصفية (مؤلف فى حلب سنة ٧١٥هـ / ١٣٣٥م) يذكر أنه يوجد وراء جزر الخالدات (أى كناريا) جزائر وصفها وصفًا يكاد ينطبق على أمريكا . ويغلب الظن أن كولومبس قد استلهم هذا الكتاب ، فقد انتشرت نسخ خطية كثيرة منه فى أوروبا منذ تأليفه ، ووجدت ٩ نسخ خطية منه فى المكتبة الوطنية بباريس وحدها . وفى هذا الصدد يقول ملطبرون فى جغرافيته : " ألف ابن الوردى كتابًا فى الجغرافيا أطنب فيه الكلام عن إفريقيا وبلاد العرب والشام ، ولكنه أوجز فيما يتعلق بأوروبا والهند وشمال آسيا " (١٣٠).

وكانت جغرافيا ابن الوردى معروفة فى أوروبا منذ وقت مبكر وليس من المستبعد أن يكون كولومبس قد اطلع عليها ودرس الخرائط الملحقة بها . وقد اعترف كولومبس نفسه بأن العرب فى مصنفات بعض علمائهم هم الذين أوعزوا إليه بوجود قارة جديدة وراء المحيط . إذ أورد ذلك المؤرخ الفرنسى رونان فى كتابه : " ابن رشد ومذهبه " وقال أن كولومبس قد ترك رسالة بعد وفاته يقر فيها بذلك (١٣١).

هذا وقد أكد الدكتور هوى لزلى – أستاذ علم النباتات بجامعة بنسلفانيا – وهو من أصل صينى ، مستندًا فى بحثه إلى وثائق محفوظة فى الصين ويعود عهدها للقرنين الثانى عشر والثالث عشر الميلاديين أن المسلمين وصلوا إلى السواحل الشمالية لأمريكا الجنوبية من الطرف الغربى للعالم الإسلامى وبالتحديد من الدار البيضاء .

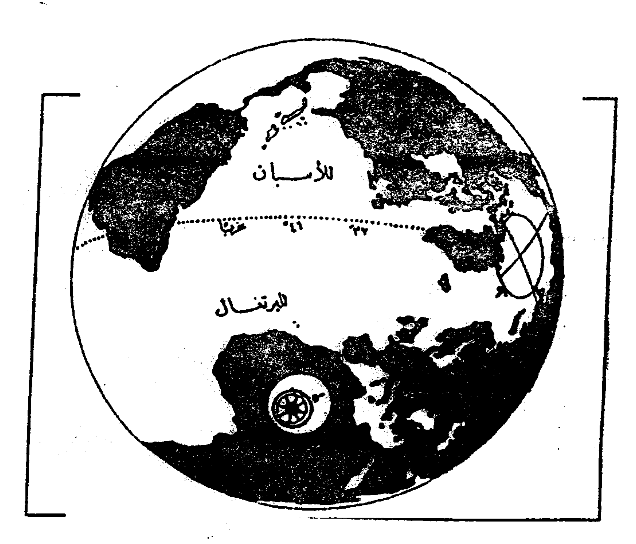
وقد توصل لهذا الرأى بعد أن أنفق ثمانية أعوام فى تتبع انتشار المحاصيل الزراعية والحيوانات فى شتى أنحاء العالم (١٣٢).

أيضًا جاء فى مجلة " الشرق " البرازيلية أن الدكتور " برزينو مادوريا دويينيو " أحد كبار المسؤولين ، قد وضع تقريرًا رفعه إلى حكومته أشار فيه إلى وجود مسلمين برازيليين يقطنون مجاهل ولاية " باهيا " البرازيلية منذ زمن بعيد ويعرفون باسم " الوفائيين " أو قبيلة الوفاء وعددهم كبير ، ويقول الدكتور برزينو أن هؤلاء المسلمين دخلوا البرازيل منذ قرون قادمين إليها من إفريقيا ومن المحتمل أن يكون مسلمو المكسيك والبرازيل السابق ذكرهم من المسلمين الذين انطلقوا فى القرن الرابع الهجرى فى أكثر من مائة سفينة كشفية عبر المحيط الأطلسى غربًا ولم تعد . وقد يكون بعضها قد وصل إلى أمريكا وأثروا سكناها .

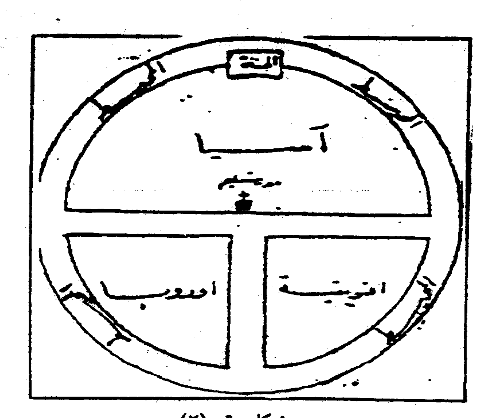
وذكر كثير من الباحثين وجود مستعمرات عربية فى إفريقيا بين سنتى ١١٥٠ - ١٢٠٠م وأن سبب وجود هذه المستعمرات يرجع إلى الانتشار العربى فى إفريقيا ، الذى بلغ غايته القصوى فى القرن التاسع الميلادى وامتد جنوبًا فى غرب القارة إلى منديجو ومنها إلى (مشوكان) على خليج المكسيك (١٣٣).

وقد أيد هذه النظرية كل من الدكتور (لن شينج ينج) أستاذ التاريخ واللغة الصينية بجامعة هارفارد ، والدكتور " ريتشارد ودلف " الذى قال : " الآن ينبغى على الأساتذة العرب أن يتابعوا دراسة تاريخهم وليبدأوا من هذه المنطقة " ومما يؤكد هذه الدراسات وجود نبات البطاطا فى جزر الكاريبى حين وصل كولومبس وهى زراعة إفريقية الأصل . كذلك وجود زراعة الذرة واليوكا فى إفريقيا قبل مولد كولومبس بكثير وهما زراعتان معروفتان وأن القلقشندى الذى كتب صبح الأعشى قبل قرن من كولومبس يذكر عن أهل تكرور قوله : "وعندهم الذرة وهى أكثر حبوبهم " (١٣٤).

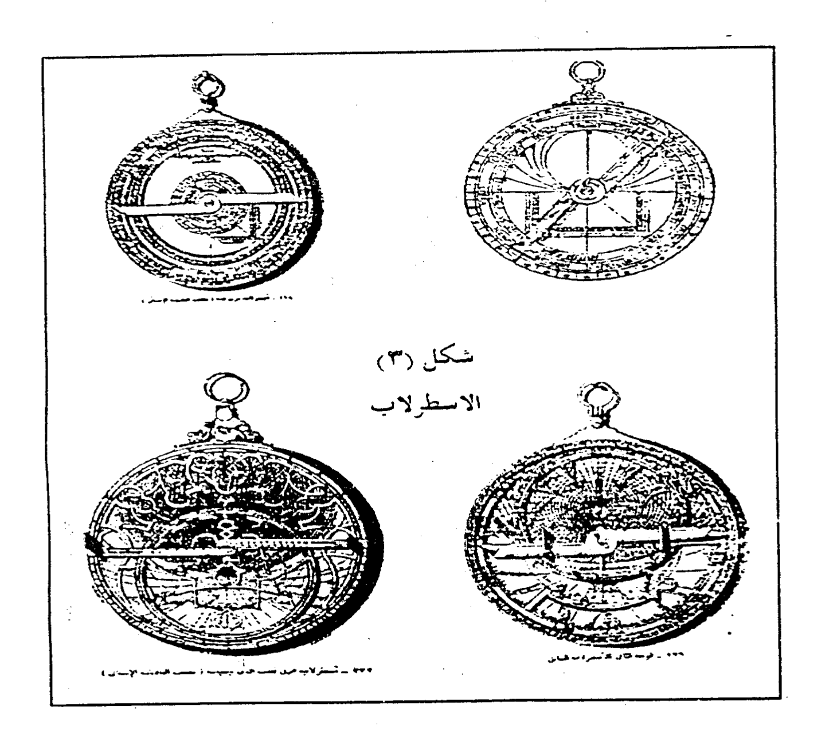
أضف إلى ذلك اكتشاف جماجم ترتبط بالمجموعة الحامية فى بعض كهوف جزر بهاما وتعود لأكثر من عشر قرون .



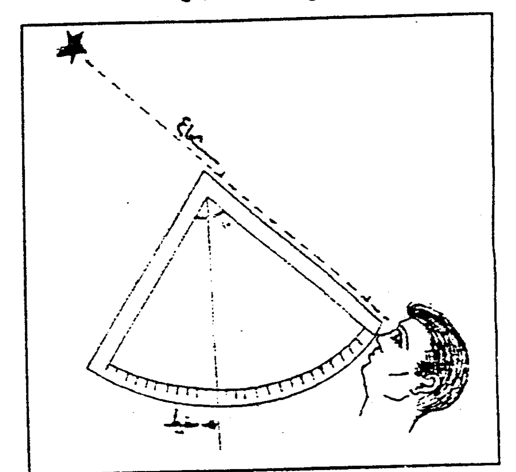
شكل رقم (١)
معاهد توردسيلاس سنة ١٤٩٤م
نقلاً عن : د. محمد محمود محمدين – الجغرافيا والجغرافيون ، ص ١٩٤



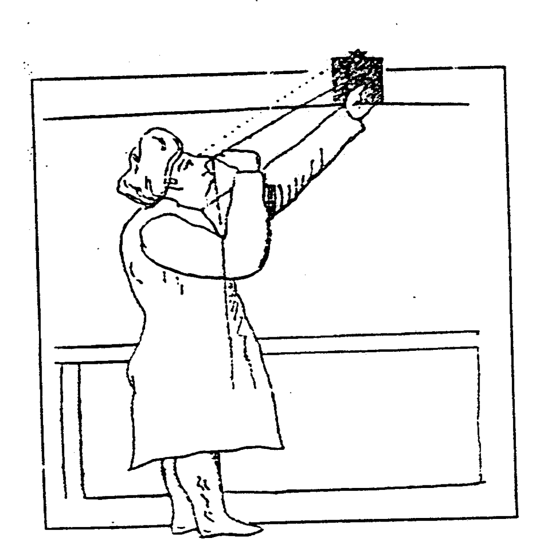
شكل رقم (٢)
خريطة العالم المعروفة باسم T in O
نقلاً عن : د. محمد محمود محمدين – الجغرافيا والجغرافيون ، ص ١١٠



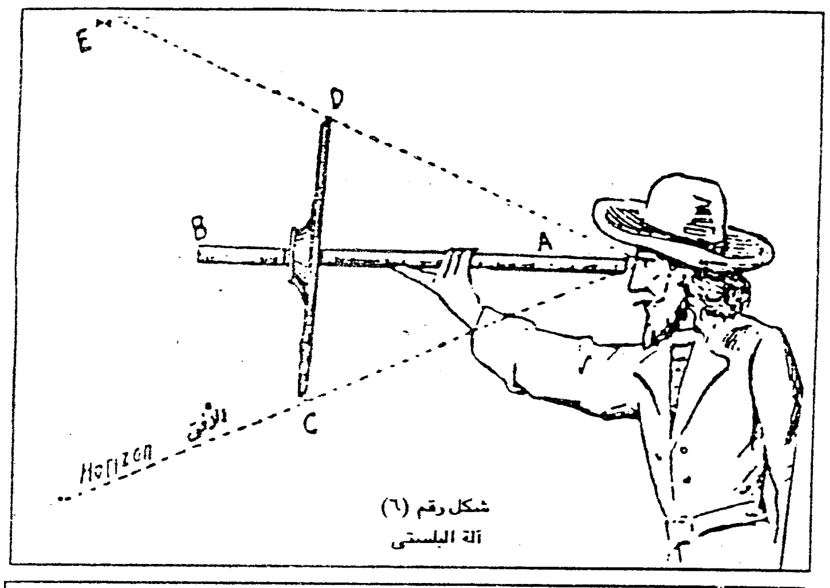
شكل رقم (٣) الإسطرلاب
نقلاً عن : غوستاف لوبون ، حضارة العرب . ترجمة عادل زعيتر
مكتبة الأسرة (٢٠٠٢) ، ص ٤٥٩ ، ٤٦٠ ، ٤٦٢



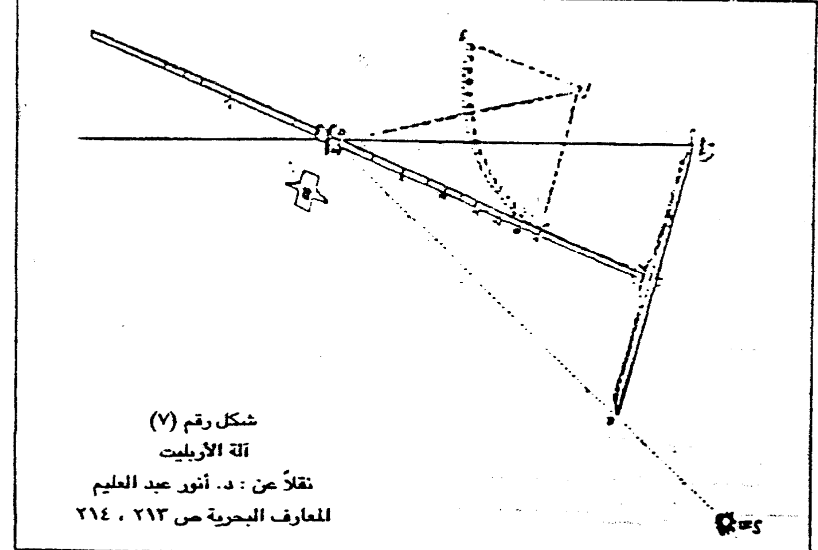
شكل رقم (٤)
الكوادرنت
نقلاً عن : د. أنور عبد العليم
المعارف البحرية ص ٢١٣ ، ٢١٤



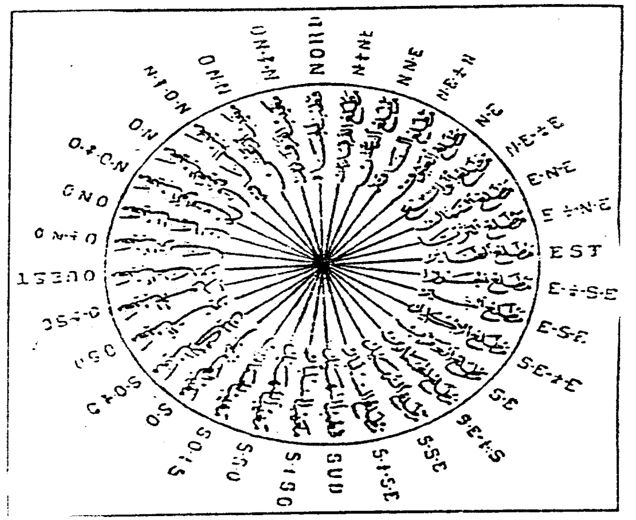
شكل رقم (٥)
آلة الكمال
نقلاً عن : د. أُنور عبد العليم
المعارف البحرية ص ٢١٣ ، ٢١٤



شكل رقم (٦)
آلة البلستى



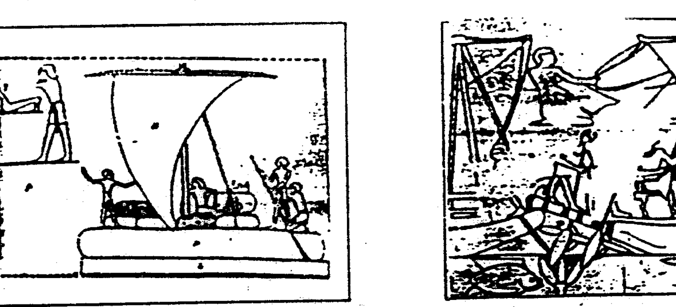
شكل رقم (٧)
آلة الأربليت
نقلاً عن : د. أنور عبد العليم
المعارف البحرية ص ٢١٣ ، ٢١٤



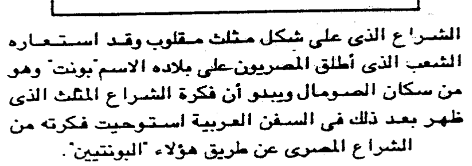
شكل رقم (٨)

نقلاً عن : د. أنور عبد العليم
المعارف البحرية ص ٢٠٨

تقسيم وردة الرياح العربية إلى ٣٢ قسماً فلكياً ومقابل اتجاه كل قسم على البوصلة الملاحية



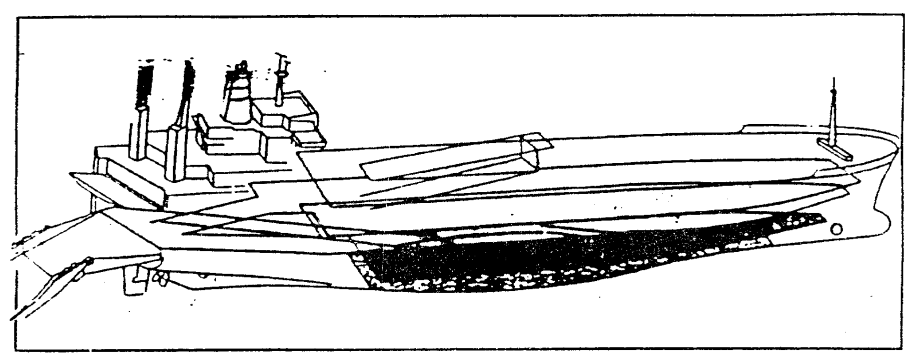
الشراع المصرى الذى على شكل مثلث مقلوب وقد ظهر فى رسوم السفن النيلية على الآثار المصرية



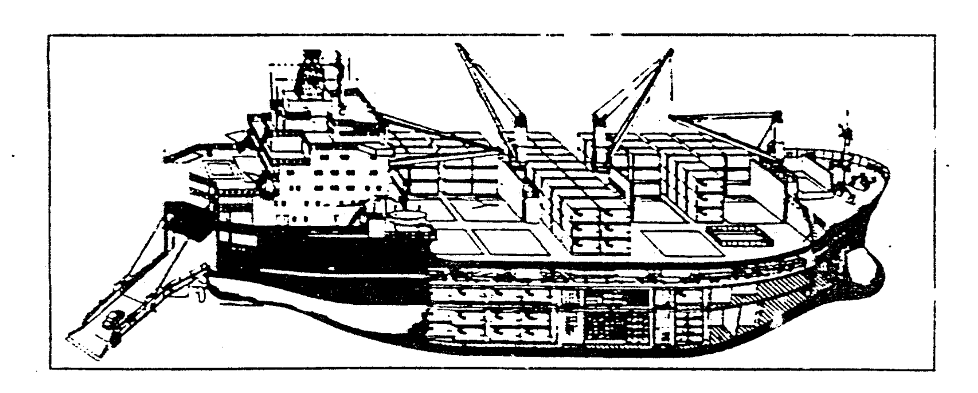
الشراع الذى على شكل مثلث مقلوب وقد استعاره الشعب الذى أطلق المصريون على بلاده الاسم "بونت" وهو من سكان الصومال ويبدو أن فكرة الشراع المثلث الذى ظهر بعد ذلك فى السفن العربية استوحيت فكرته من الشراع المصرى عن طريق هؤلاء "البونتيين".

شكل رقم (٩)

نقلاً عن د. عبد العليم عبد الحليم ، الأصول المصرية القديمة للسفن الإسلامية فى البحر الأحمر، بحث منشور فى مجلد اتحاد المؤرخين العرب عن: الحضارة الإسلامية وعن البحار (١٩٩٤م)، ص ٨٦

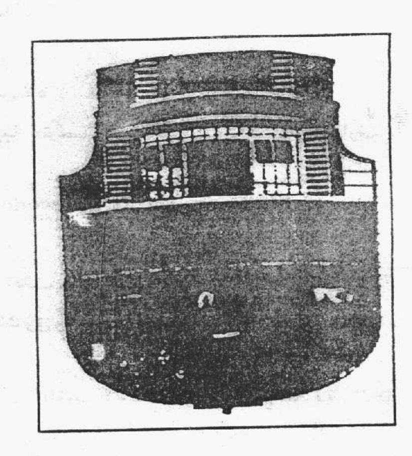


شكل رقم (١٠)، سفينة دحرجة RO/RO
نقلاً عن مجلة : SEA TRADE عدد (مايو ١٩٩٠) ، ص ٩٥

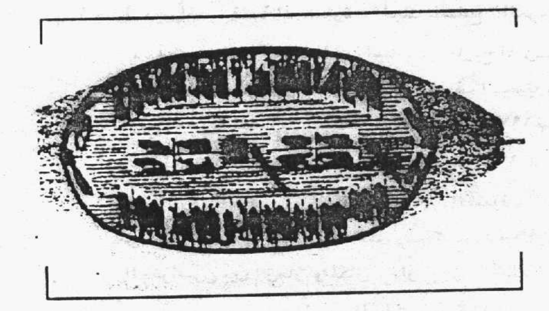


نقلاً عن : [illegible]
تاريخ السفن ، ترجمة أحمد الإدرفلي ، ص ٢٧ ، ٢٨





قطاع عرضى فى إحدى
سفن الحملات الصليبية



الطريقة التى كانت تصطف
بها الخيول فوق ظهر السفينة

شكل رقم (١١)
سفن بفتحات جانبية لنقل الخيل

الهوامش

١ – ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد ١٢ جزء ٢٣ ، ص ٥٢ .

٢ – راجع نص المرسوم فى كتاب : بانيكار ، آسيا الغربية ، ترجمة عبد العزيز جاويد ، دار المعارف ، ١٩٦٢م ، ص ٢٧ – ٢٨ .

3 - Parry , J.H, Europe and a wider world, London, 1966. p. 48 .

٤ – بانيكار ، آسيا والسيطرة الغربية ، ص ص ٢٤ – ٢٥ .

٥ – جارى . ب . ناتشر ، الحمر والبيض والسود ، سلسلة الألف كتاب الثانى ، عدد رقم (١٩١) ، ص ٤٥ .

٦ – د. نعيم زكى فهمى ، طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٧٣م ، ص ص ١٦١ – ١٨٥ .

٧ – توبى . أ. هف ، فجر العلم الحديث (الإسلام – الصين – الغرب) ، ط٢ ، سلسلة عالم المعرفة ، العدد رقم ٢٦٠ ، ترجمة د. محمد عصفور ، ص ٦٥ .

٨ – محمد عبد الله عنان ، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المتنصرين ، وهو العصر الرابع من الكتاب : دولة الإسلام فى الأندلس ، مكتبة الخانجى بالقاهرة ، ط٤ ، ١٩٨٧م ، ص ٤٣٩ .

٩ – ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع ، الجزء الثالث عشر ، ص ٣٣٩ .

١٠ – د. أحمد مختار العبادى ، دراسات فى تاريخ المغرب والأندلس ، ط١ الإسكندرية ١٩٦٨م ، ص ٢٤٦ : وانظر أيضًا : د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية وتطور الملاحة البحرية ، بحث منشور فى مجلد : تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الإسكندرية ، ١٩٧٤م ، ص ١٧١ .

١١ – د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية ، ص ١٧٢ .

١٢ – د. يسرى الجوهرى ، الفكر الجغرافى والكشوف الجغرافية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ١٩٧٦م ، ص ص ٦٨ – ٦٩ ؛ وانظر الشكل رقم ٢ عن T-IN-O ، وانظر أيضًا د. محمد محمدين ، الجغرافيا والجغرافيون بين الزمان والمكان ، دار العلوم للطباعة والنشر ، ١٩٨٣م ، ص ص ١٠٩ – ١١١ .

١٣ – د. محمد محمدين ، المرجع السابق ، ص ١١١ .

١٤ – وهم كوكبة أثرت الفكر الجغرافى فى العصور الوسطى ، نذكر بعضهم حسب الترتيب التاريخى : الخوارزمى ، سليمان السيرافى ، ابن خرداذبة ، ابن فضلان ، اليعقوبى ، البلخى ، البتانى ، الاصطخرى ، المسعودى البكرى ، ابن حوقل ، المقدسى ، الإدريسى ، ناصرى خسرو ، أبو حامد الغرناطى ، الهروى ، ابن جبير ، ياقوت الحموى ، عبد اللطيف البغدادى ، ابن سعيد ، القزوينى ، العبدرى ، أبو الفدا ، ابن بطوطة ، ابن خلدون . راجع : مصطفى الشهابى ، الجغرافيون العرب .

١٥ – د. يسرى الجوهرى ، مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٣٥ – ١٣٧ .

١٦ – د. محمد محمدين ، الجغرافيا والجغرافيون ، ص ١٢٦ .

١٧ – جوستاف لوبون ، حضارة العرب ، ترجمة عادل زعيتر ، سلسلة مكتبة الأسرة ٢٠٠٢م ، ص ٤٧٠ .

١٨ – د. يسرى الجوهرى ، الفكر الجغرافى والكشوف الجغرافية ، ص ١١٠ .

١٩ – محيط الأرض = ٤٠٠٧٠كم .

٢٠ – كرونيلينو ، علم الفلك ، تاريخه عند العرب فى العصور الوسطى . أستاذ بالجامعة المصرية وبجامعة بلرم بإيطاليا ، مكتبة الدار العربية للكتاب ، الطبعة الثانية ، بيروت ١٩٩٣م ، ص ٢٨٩ .

٢١ – كرونيلينو ، المرجع السابق ، ص ٢٨٩ .

٢٢ – كان الميل الإيطالى فى ذلك الوقت = ١٥٨٩ مترًا فكان أصغر من الميل العربى بمقدار ٣٨٤ مترًا فإذا ضربنا ١٥٨٩ × ٥٦ $\frac{٢}{٣}$ وجدنا أن طول الدرجة = ٨٩٧١٠.٠٧ مترًا وهذا المقدار أقل مما أرادته العرب بمقدار ٢٢كم . نيلينو ، المرجع السابق ، هامش رقم ٢٩٣ .

٢٣ – المرجع السابق ، ص ٢٩٣ : وانظر أيضًا : غوستاف لوبون ، حضارة العرب ، ص ٤٥٦ و ص ٤٥٨ .

٢٤ – ليفى بروفنسال ، حضارة العرب ، ص ٤٦٢ .

٢٥ – د. محمد محمدين ، مرجع سابق ، ص ١٢٢ .

٢٦ – د. أنور عبد العليم ، أحمد بن ماجد الملاح ، سلسلة أعلام العرب ، العدد ٦٣ ، القاهرة ، مارس ١٩٦٧م ، ص ٣٣ .

٢٧ – إبراهيم محمد الفحام ، فضل العرب فى ارتقاء المعارف البحرية ، ص ١٧ .

٢٨ – المرجع السابق ، ص ١٧ . ولمزيد من التفاصيل عن تطور الخرائط الملاحية عند الأوروبيين ، راجع : د. السيد حسين جلال . فضل المسلمين فى كشف الطريق البحرى للهند (١٤١٥ – ١٤٩٨) الهيئة المصرية العامة للكتاب ، المكتبة الثقافية (العدد رقم ٥١٢) ، القاهرة ١٩٩٥م ، ص ص ٦٦ – ٦٩ .

٢٩ – د. السيد حسين جلال ، فضل المسلمين ، مرجع سبق ذكره ، ص ٦٩ .

٣٠ – (وعلامات وبالنجم هم يهتدون) صدق الله العظيم ، الآية رقم ١٦ من سورة النحل .

٣١ – المرصد شكل من أشكال المؤسسات العلمية فى الإسلام ومن أهم المراصد مرصد مراغة فى المشرق علاوة على المراصد التى امتدت بطول العالم الإسلامى حتى الأندلس غربًا .

٣٢ – راجع فى آخر البحث (المصطلحات العربية البحرية والفلكية فى اللغات الأوربية) وراجع أيضًا كل من : الحضارة العربية ، ترجمة د. إبراهيم العدوى ومراجعة د. حسين مؤنس ، سلسلة الألف كتاب ، القاهرة ١٩٥٦م ، العدد ٨٨ ، ص ١١٠ .

٣٣ – جوستاف لوبون ، حضارة العرب ، ص ٤٥٩ .

٣٤ – د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد الملاح ، ص ٣٥ ، راجع ص ٧ من البحث عن آلات الرصد والقياس.

35 - Parry , op. Cit. p. 17 .

٣٦ – Ibid ولمزيد من التفاصيل عن دور اليهود فى نقل العلوم الملاحية والفلكية عند العرب إلى البرتغال والإسبان ، راجع ص ١٨ ، ١٩ من البحث .

37 - Ibid .

٣٨ – انظر الشكل رقم (٣) .

٣٩ – د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد الملاح ، ص ص ٣٣ – ٣٤ .

٤٠ – ول . ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع جزء ١٣ ، ص ص ١٨٢ – ١٨٣ .

٤١ – د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد ، ص ٣٤ .

٤٢ – انظر شكل رقم (٤) .

٤٣ – د. أنور عبد العليم ، المرجع السابق ، ص ١٤ .

٤٤ – د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية فى الفترة ما بين القرن التاسع والحادى عشر الميلادى ، بحث فى كتاب تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الإسكندرية ١٩٧٤ ، ص ٢١٣ .

٤٥ – المرجع السابق ، ص ٢١٣ .

٤٦ – المرجع السابق ، ص ٢١٣ .

٤٧ – إنظر شكل رقم (٥) .

٤٨ – المرجع السابق ، ص ٢١٤ .

٤٩ – انظر شكل رقم (٦) .

٥٠ – انظر شكل رقم (٧) .

٥١ – المرجع السابق ، ص ٢١٧ .

٥٢ – انظر شكل رقم (٨) .

٥٣ – وهى كلمة فارسية .

٥٤ – المرجع السابق ، ص ٢٠٤ .

٥٥ – المرجع السابق ، ص ٢٠٨ .

٥٦ – د. أنور عبد العليم ، بن ماجد الملاح ، ص ص ٣٩ – ٤٠ .

٥٧ – د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية ، ص ٢٠١ .

٥٨ – لفظ راهنامه فى الواقع فارسى الأصل مشتق من كلمتى ، راه ، و ، نامه ، والأولى بمعنى طريق والثانية بمعنى كتاب أى ، كتاب الطريق ، ومعناه المرشد الذى يهتدى به الربابنة فى البحر فى معرفة المراسى وغيرها كالشعب ونحو ذلك . وقد شاع استعمال هذه الكلمات فى اللغة العربية .

٥٩ – د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية ، ص ٢٠١ .

٦٠ – د. شوقى عبد القوى عثمان ، تجارة المحيط الهندى فى عصر السيادة الإسلامية (٦٦١ – ١٤٩٨م) سلسلة عالم المعرفة ، العدد رقم (١٥١) ص ٦٨ .

61 - Parry, op. cit.p. 21 .

٦٢ – د. إبراهيم على طرخان ، المسلمون فى أوربا فى العصور الوسطى ، سلسلة الألف كتاب الأول – القاهرة ١٩٦٦م ، ص ص ٦٦ – ٦٧ .

٦٣ – أرشيبالد لويس ، القوى البحرية والتجارة فى حوض البحر المتوسط ، ترجمة أحمد محمد عيسى ومراجعة وتقديم محمد شفيق غربال ، القاهرة ١٩٦٠م ، ص ص ٢٤٩ – ٢٥٠ .

٦٤ – د. إبراهيم طرخان ، المسلمون فى أوربا ، ص ص ٧٤ – ٧٥ .

٦٥ – إبراهيم محمد الفحام ، فضل العرب فى ارتقاء المعارف البحرية . المجلس الأعلى للشئون الإسلامية ، القاهرة ، العدد ١١٠ ، ص ٢٧ .

٦٦ – المرجع السابق ، ص ص ٢٧ – ٢٨ .

٦٧ – ول . ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع ، ج ١٣ ، ص ٢٩٥ .

٦٨ – وجدت ٣ مدن بهذا الاسم : واحدة تقع فى إفريقيا قرب تونس الحالية ، والثانية والثالثة بالأندلس هما: قرطاجنة الجزيرة عند مدخل جبل طارق وقرطاجنة الخلفاء فى إقليم مرسية . راجع حسين مؤنس ، فجر الأندلس ، القاهرة ١٩٥٩م ، ص ص ١٢٢ – ١٢٣ : وراجع أيضًا : إبراهيم طرخان ، المسلمون فى أوربا ، ص ص ٦٤ – ٦٦ .

٦٩ – مقدمة ابن خلدون ، ص ٢٨٢ .

٧٠ – أرشيبالد لويس ، مرجع سابق ، ص ٢٤٢ .

٧١ – راجع الشكل رقم (٩) .

٧٢ – د. عبد المنعم عبد الحليم سيد ، الأصول المصرية القديمة للسفن الإسلامية فى البحر الأحمر ، من منشورات اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة ، ندوة نوفمبر ١٩٩٣م ، مجلد عن الحضارة الإسلامية وعالم البحار ١٩٩٤م ، ص ص ٧٩ – ٨٠ .

٧٣ – أستاذ التاريخ البحرى بجامعة هارفارد .

74 - Parry, op. cit. p. 21 .

٧٥ – ج . فوربس ، تاريخ العلم والتكنولوجيا ، جـ١ سلسلة الألف كتاب ، ص ١٣٤ .

76 - Parry , op. cit., p. 21 .

77 - Ibid.

٧٨ – د. محمود على فهمى ، التنظيم البحرى الإسلامى فى شرق البحر المتوسط من القرن السابع حتى العاشر الميلادى ، ترجمة قاسم عبده . لبنان ١٩٨١م ، ص ١٣٣ .

٧٩ – د. شوقى عبد القوى عثمان ، تجارة المحيط الهندى فى عصر السيادة . مرجع سبق ذكره ، ص٥٥ .

80 - K.M. Panikar, India and the Indian ocean London, 1980. p. 30 .

81 - Toussait, a., History of Indian ocean. London. 1970 , p. 59 .

٨٢ – آدم متز ، الحضارة الإسلامية فى القرن الرابع الهجرى ، المجلد الثانى ، ترجمة : محمد عبد الهادى أبو ريدة ، دار الفكر العربى ، مدينة نصر ١٩٩٩ ، ص ٥٠٦ .

٨٣ – المرجع السابق ، ص ٢٨٦ ، وراجع أيضًا : د. حسين مؤنس ، المسلمون فى حوض البحر المتوسط إلى الحروب الصليبية ، المجلة التاريخية المصرية ، مجلد ٤ سنة ١٩٥١ ، ص ١١٢ .

٨٤ – راجع تفاصيل هذا الموضوع فى د. سعاد ماهر ، البحرية الإسلامية ، ص ٣٦٨ : آدم متز ، الحضارة الإسلامية فى القرن الرابع الهجرى ص ٢١٤ ، القزوينى ، عجائب المخلوقات ، جـ١ ، ص ١٧٢ .

٨٥ – لمزيد من التفاصيل من أنواع السفن فى العصر الحديث ، راجع للمؤلف كتاب : السفينة وصناعة النقل البحرى ، دار المعارف ١٩٨٥م.

٨٦ – اختصار لكلمة : Roll on / Roll off أى الشحن والتفريغ بالعجل والدحرجة وليس عن طريق الأوناش : وهى من أحدث أنواع السفن وتتميز بسرعة الشحن والتفريغ فى الموانى وانظر شكل رقم (١٠) .

٨٧ – درويش النخيلى ، السفن الإسلامية على حروف المعجم ، جامعة الإسكندرية ، ١٩٧٤م ، ص ٨٩ .

٨٨ – رحلة ابن بطوطة ، جـ٤ ، ص ١٠٧ .

٨٩ – درويش النخيلى ، السفن الإسلامية ، ص ٨٩ .

٩٠ – درويش النخيلى ، السفن الإسلامية ، ص ٩٠ – ٩١ .

٩١ – جورجيو فينباتى ، تاريخ السفن ، ترجمة أحمد الأورفلى . الناشر : ادريتريد جينيف ، ١٩٧٦م ، ص ص ٢٦ – ٢٧ . وانظر شكل رقم (١١) .

٩٢ – درويش النخيلى ، السفن الإسلامية ، ص ٩٠ .

٩٣ – المرجع السابق ، ص ٤٠ .

٩٤ – المرجع السابق ، ص ٢١ .

٩٥ – المرجع السابق ، ص ١٢٠ .

٩٧ – المرجع السابق ، ص ٧ .

٩٨ – المرجع السابق ، ص ٥٧ .

٩٩ – د سعاد ماهر ، البحرية الإسلامية ، ص ٣٦٩ ؛ د. أنور عبد العليم ، البحرية المصرية ، ص ١٢٦ .

١٠٠ – إبراهيم الفحام ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣١ .

١٠١ – المعجم الوسيط ، جـ١ ، ص ٣٦٤ ومختار الصحاح ، ص ٢١٢ باب الدال والقاموس المحيط للفيروزبادى جـ٣ ، فصل الدال باب النون : " وعاء ضخم للخمر ونحوها . وجمعها دنان ، والدنانة هى صناعة الدنان " . " الراقود العظيم وهو دن كبير عميق " .

١٠٢ – د. سعيد عبد الفتاح عاشور ، أوربا فى العصور الوسطى ، جـ١ ، الطبعة الأولى ١٩٥٨م ، مكتبة النهضة المصرية ، ص ٥٢٩ .

١٠٣ – د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد ، ص ٤٤ .

١٠٤ – المرجع السابق ، ص ٤٢ .

105 - A.Kammerer, La Mer Rouge depuis l'entiqutie. Paris 1935. T.2.p. 43., cf. Parry, op. cit. p. 34 .

١٠٦ – د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد الملاح ، ص ٤٤ ، وراجع أيضًا د. السيد حسين جلال ، فضل المسلمين فى كشف الطريق البحرى للهند ، ص ١٧ .

١٠٧ – ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد التاسع عشر جزء ٢٣ ، ص ص ٥٠ – ٥٧ ؛ وراجع أيضًا : د. محمد محمود محمدين ، الجغرافيا والجغرافيون ، ص ص ١٨٦ – ١٨٧ ، وكذلك فرجريف ، الجغرافيا والسيادة العالمية ، مرجع سبق ذكره ص ص ١١٩ – ١٢٠ .

١٠٨ – راجع بالتفصيل هذه المراحل الخمس التى بدأت من عام ١٤١٥ وانتهت فى عام ١٤٩٨ بالوصول إلى قاليقوط بالهند . وفى كتابنا : فضل المسلمين فى كشف الطريق البحرى للهند ، ص ص ١١١ – ١٣٥ .

١٠٩ – إبراهيم محمد الفحام ، فضل العرب فى ارتقاء المعارف البحرية ، ص ٤٨ .

١١٠ – المرجع السابق ، ص ٤٩ .

١١١ – فى كتابه آسيا البرتغالية ، راجع د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد الملاح ، ص ٤٨ .

١١٢ – يقع جنوب شمالى ممباسا ، بشاطىء إفريقيا الشرقى .

١١٣ – لفظ كانا أو كاناكا تعنى باللغة السنسكريتية " الحاسب " أو " المنجم " والمقصود هنا الخبير بالملاحة الفلكية . د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد ، ص ٤٩ .

١١٤ – المرجع السابق ، ص ص ٤٨ – ٤٩ ، وحول موضوع إرشاد أحمد بن ماجد لدى جاما ، راجع للمؤلف كتاب فضل المسلمين ، ص ص ١٣٧ – ١٥٤ .

١١٥ – د. عبد الحليم عويس ، دور العرب فى اكتشافات كولومبس ، مجلة الخفجى ، ص ٥٧ .

١١٦ – ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع ، جـ٣ ، ص ٣٨٦ .

١١٧ – دائرة المعارف الإسلامية ، المجلد السادس ، ص ٣٠٧ .

١١٨ – وقد اختلف فى تحديد مكانها بين جتلند وإيرلنده . المرجع السابق ، ص ٢٠٧ .

١١٩ – المسعودى ، مروج الذهب جـ١ ، ص ٢٥٨ ، وراجع أيضًا : دائرة المعارف الإسلامية ، ص ٣٠٨ .

١٢٠ – القزويني ، عجائب المخلوقات جـ ٢ ، ص ٣٨٨ ، وتجدر الإشارة إلى أن العرب أطلقوا على المحيط الأطلسي اسم : بحر الظلمة أو الظلمات والبحر المحيط الأعظم والأوقيانوس . والبحر الغربي تمييزاً له عن البحر الشرقي .

١٢١ – ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد الثاني عشر جـ٢٣ ، ص ص ١٢٦ – ١٣٠ .

١٢٢ – المرجع السابق ، ص ١٦١ .

١٢٣ – محمد كرد على ، الإسلام والحضارة العربية ص ٢١٢ ، وأيضاً : محمد عبد الغنى حسن ، الجغرافيون العرب ، ص ١٦٥ .

١٢٤ – د. زكى محمد حسن ، الرحالة المسلمون فى العصور الوسطى ، ص ٥٠ .

١٢٥ – عباس محمود العقاد ، أثر العرب فى الحضارة الأوروبية ، ص ٤٧ .

١٢٦ – المرجع السابق ، ص ٥٣ .

١٢٧ – محمد عبد الغنى حسن ، الشريف الإدريسى ، ص ص ١٦٨ – ١٦٩ .

١٢٨ – د. خالد عزب ، المسلمون واكتشاف الأمريكتين (بعد ٥٠٠ عام على الاكتشاف الرسمى) دار الصحوة للنشر القاهرة ١٩٩٣ ، ص ص ٤٨ – ٤٩ .

١٢٩ – اسمه : سراج الدين أبو حفص عمر ، فقيه شافعى توفى فى (سبتمبر ١٤٥٧م) وهو مؤلف كتاب : " خريدة العجائب وفريدة الغرائب " مصر ، راجع دائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الأول ، ص ٤١٥ .

١٣٠ – ملطبرون ، الجغرافيا العمومية ، ص ١٤٤ ، ترجمة رفاعة الطهطاوى ، مصر ١٢٤٥هـ ، وراجع : إحسان جعفر ، ابن الوردى يصف أمريكا قبل اكتشافها مجلة الفيصل العدد ١٧٩ ، جمادى الأول ١٤١٢هـ (ديسمبر ١٩٩١) .

١٣١ – خالد عزب ، المرجع السابق ، ص ٦٢ .

١٣٢ – المرجع السابق ، ص ٧٧ .

١٣٣ – المرجع السابق ، ص ٧٦ .

١٣٤ – محمد رشيد الفيل ، أثر التجارة والرحلة فى تطور المعرفة الجغرافية عند العرب ، ص ٧ .

الدراسة السادسة

بور سعيد مركز التقاء ثقافات وحضارات الشرق والغرب *

• مجلة المؤرخ العربي (يصدرها اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة) العدد العاشر- المجلد الأول (مارس٢٠٠٢ م) ص ص ٣٦٧-٤١١ .

د. السيد حسين جلال (*)

بور سعيد مركز التقاء ثقافات وحضارات الشرق والغرب

نشأة ونمو المدينة :

فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر وبالتحديد فى ٢٥ أبريل ١٨٥٩ أقيم حفل متواضع إيذانا بالبدء فى عمليات حفر المدخل الشمالى لقناة السويس ، وقد شهد الحفل جمع من مستخدمى الشركة والمقاول العام وفريق من العمال المصريين، بلغ عددهم فى ذلك اليوم نحو مائة عامل جئ بهم من دمياط والنواحى القريبة منها وألقى دى لسبس خطابا قال فيه : «نضرب أول معول فى الأرض التى ستفتح أبواب الشرق لتجارة الغرب وحضارته»(١).

وأخذت المدينة تنمو مع سير عمليات الحفر ، وأخذت المبانى الحجرية المتماسكة تتزايد لتحل محل المنشآت الخشبية ، وبدأ وصول القناصل ثم الجرائد المحلية وافتتحت المدارس وشيد البنك العثمانى فرعا له ببورسعيد (١٨٦٣) ، وصارت بور سعيد مدينة وليدة ، ارتبطت الحياة فيها بالميناء الذى افتتح للملاحة العالمية فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ . وقد أطلق عليها البعض اسم : «بوابة الشرق» .

وعلى الشاطئ الشرقى (الضفة الآسيوية) أنشئت مدينة جديدة هى بور فؤاد فى عام ١٩٢٦ لسكنى مستخدمى وعمال شركة قناة السويس علاوة على الورش الخاصة بصيانة الوحدات البحرية للشركة . وقد خططت هذه المدينة تخطيطا حديثا فشوارعها واسعة ومحاطة بالحدائق الجميلة (٢).

---

* كلية الآداب - بدمنهور- جامعة الإسكندرية .

التركيب السكانى لبورسعيد :

شهدت الفترة من ١٨٥٩ إلى ١٨٦٩ جذبا سكانيا كبيرا وخاصة من الأجانب الذين قدموا بحثا عن الثروة والعمل فى هذا الموقع الاستراتيجى الهام وساعد على ذلك سياسة دى لسبس وشركة قناة السويس من جهة وسياسة الخديوى سعيد وإسماعيل من جهة أخرى، فقد فتحوا أبواب مصر على مصراعيها للأجانب ، ويذهب الدكتور محمد صبرى (السربونى) فى وصف هذه الحركة «إلى أنها كانت أقرب إلى الغزو منها إلى الهجرة»[٣].

وعندما ألغيت السخرة فى حفر القناة ووفد إلى مصر جموع متباينة من العمال الأجانب اضطرب حبل الأمن وكثرت حوادث القتل والسطو ، وتعددت حوادث الاعتداء على الشرطة ومهاجمة مراكز قواته .

وكان وقوع هذه الحوداث بكثرة بين العمال أمرا متوقعا ، إذ كانوا على قدر كبيير من التنافر فى الأخلاق والعادات والتقاليد والأمزجة واللغة ، فكان لابد من الصدام. أضف إلى ذلك إن كثيرا منهم كانوا من المتعطلين الذين ضاقت بهم سبل الحياة فى أوطانهم فجاؤا إلى مصر التماسا للرزق فى عمليات حفر القناة ، فكانوا فى حال من الفقر . وقد وصف محافظ الإسكندرية العمال الإيطاليين الذين وفدوا إلى مصر فى أكتوبر ١٨٦٥ بأنهم : «من سفلة الناس» [٤].

وعند افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ بلغ تعداد سكان مدينة بور سعيد حوالى عشرة آلاف نسمة ، وبعد ثمانين عاما فقط أصبحت ثالثة مدن القطر المصرى وبلغ عدد سكانها ١٢٥٠٠٠ نسمة [٥]، وجمعت أخلاطا شتى : يونانيين وفرنسيين وإيطالين ونمساويين وبريطانيين ومالطيين وهنود وقبارصة علاوة على الشوام والمصريين . وكانت الجالية اليونانية من أكبر الجاليات الأجنبية فى بور سعيد ، وكانوا محل تقدير دى لسبس، حتى أنهم طلبوا منه تعديل اسم بور سعيد إلى : «كاسوس الجديدة» [٦]، ولكن دى لسبس خشى غضب إسماعيل [٧].

والجدير بالذكر إن الجاليات الأجنبية وفدت إلى بور سعيد فى ظل نظام التسلط القنصلى والامتيازات الأجنبية ، فاستغلت هذه الامتيازات أسوأ استغلال، كما سارعت الدول لإقامة قنصليات لها فى بور سعيد بلغت ١٤ قنصلية .

أما بالنسبة للمصريين فقد توافدوا من محافظات : دمياط والدقهلية وكفر الشيخ والنوبة والصعيد باحثين عن فرص عمل بالمدينة والميناء الجديدين.

الحى الإفرنجى والحى العربى:

انقسمت المدينة إلى قسمين:

أولا– الحى الإفرنجى:

ويقع إلى الشرق والشمال الشرقى للمدينة حيث أقام به الأجانب وقد توفرت لهم كافة أسباب الحياة فى ظل الخدمات الممتازة من محلات ومطاعم بأنواعها ومقاهى وفرق موسيقية وكباريهات وخمارات وفنادق وميادين عامة وحدائق ومحلات للعب القمار .. الخ وكان الطراز المعمارى لمنشآت بور سعيد يجمع بين الطابعين العربى والأوربى ، تحميها أسقف مائلة ومزودة بالشرفات والفراندات الزجاجية وكذلك مبنى شركة قناة السويس ذى القباب الثلاثة والبواكى والكنائس ذات الطراز القوطى.

التماثيل :

كذلك ازدانت المدينة بالتماثيل التى تخلد شخصيات فرنسية وأخرى إنجليزية نذكرها حسب ترتيب إقامتها زمنيا، فبعد عودة الإمبراطورة أوجينى لفرنسا عقب حفلات افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) أوصت المثال الفرنسى (الإيطالى الأصل) بارتولدى Bartholdi بصنع تمثال ليوضع فى مدخل قناة السويس الشمالى، وانتهى المثال من صنع التمثال الذى بلغ ارتفاعه ٤٦ مترا وهو يمثل سيدة ترمز للحرية وتحمل فى يدها شعلة . وقبل تنفيذ إقامة هذا التمثال قامت الحرب السبعينية بين فرنسا وبروسيا وانتهت بهزيمة فرنسا سنة ١٨٧٠ ودخلت القوات الروسية باريس وأسرت الإمبراطور نابليون الثالث وهربت الإمبراطورة أوجينى ونجلها لويس نابليون إلى إنجلترا وبقى التمثال إلى أن قامت الرابطة «الفرنسية – الأمريكية» بإهدائه إلى الولايات المتحدة الأمريكية، تقديرا وتعبيرا منها لحرية الشعوب، فوضع على قاعدة ارتفاعها ٤٥ مترا عند مدخل ميناء نيويورك على المحيط الأطلسى بارتفاع ٩١ مترا . وفى يوليو ١٨٨٦ (العيد القومى الأمريكى) أزيح الستار عن التمثال فى احتفال هز العالم كله [٨].

تمثال نصفى لدى لسبس (١٨٩٥) :

كانت توجد فى وسط ميدان دى لسبس حديقة من الأشجار الكثيفة أقيم فى طرفها الشمالى تمثال نصفى لدى لسبس ، ففى ١٦ يونيو ١٨٩٥ حضر جمع غفير من أهالى بور سعيد الحفل الكبير الذى أقيم فى ميدان دى لسبس لإزاحة الستار عن التمثال النصفى لدى

لسبس ، وكانت قد تكونت جمعية برئاسة السيد باخو Pacho (٩)، وقامت هذه الجمعية بجمع الأموال بغرض إقامة هذا التمثال الذى صممه المثال Mantovan، وحضرت ثلاث فرق موسيقية : اليونانية والدولية والليرة، وقد حضر هذا الحفل جميع الشخصيات الرسمية بالمدينة منها قنصلا اليونان وإيطاليا إلا إن شخصيات شركة قناة السويس لم تحضر تلك الحفلة وكذلك قنصل فرنسا. وكانت هذه المقاطعة مثار حديث أهالى بور سعيد . ويرجع السبب فى تلك المقاطعة أن شركة القناة كان فى نيتها إقامة تمثال ضخم لدى لسبس(١٠).

تمثال للملكة فيكتوريا (١٨٩٧) :

احتفلت قوات جيش الاحتلال البريطانى سنة ١٨٩٧ بإقامة تمثال الملكة فيكتوريا (١١)، وذلك بمناسبة العيد الستينى لجلوسها على العرش. ونام بتنظيم هذا الحفل اللورد كرومر (المعتمد البريطانى فى مصر) ومعه قنصل بريطانيا فى بور سعيد . وقد قاطع هذا الحفل الخديوى عباس حلمى.

وهذا التمثال عبارة عن قاعدة فى شكل أربعة أسود تصب مياها من أفواهها لتسقط بالحوض ، وكان يشرب منه المارة ، حتى عرفت عند أهالى بورسعيد القدامى باسم «سبيل فيكتوريا» وعلى نفس العمود وأعلى الأسود ذكر مناسبة هذا التمثال وسنة إزاحة الستار، ويعلو هذا العمود، تمثال للملكة فيكتوريا، وقد أقيم على رصيف الميناء المطل على شارع فرانسوا جوزيف (١٢).

تمثال دى لسبس (١٨٩٩) :

قررت الجمعية العمومية لشركة قناة السويس فى جلسة ١٨٩٧- بناء على اقتراح الأمير اوجست دارنبرج (Auguste D'Arenberg) – إقامة تمثال فى برزخ قناة السويس لفرديناد دى لسبس ، وقد تم التصويت على القروض المطلوبة ، تاركين لمجلس الإدارة اختيار النحات والموقع الذى سيقام فيه التمثال . وستقوم الباخرة Indus بنقل أعضاء مجلس الإدارة والمدعوين على هذه السفينة . وغادرت السفينة اندوس (المذكورة) ميناء مارسيليا فى ١٢ نوفمبر ١٨٩٩ (١٣).

وقد تم صنع تمثال دى لسبس من البرونز وتم تدشينه يوم ١٧ نوفمبر ١٨٩٩، بمناسبة العيد الثلاثينى لافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية. وبلغ ارتفاعه ٧ أمتار وينصب فوق

قاعدة تجعل ارتفاعه أكثر من عشرة أمتار، وكان ايمانويل فريميه (Fremiet)[١٤] الذى صنع هذا التمثال ، يتمنى أن يضع عند قاعدته تماثيل نصفية لأربعة خديوات مصريين متعاقبين : سعيد وإسماعيل وتوفيق وعباس، ولكن تم إثنائه عن فكرته حتى لا يغضب المصريين: إن الرجل عظيم ولكن لايمكن وضع أربعة عواهل عند قدميه [١٥].

احتفالات إقامة التمثال (١٨٩٩) :

يعتبر هذا الاحتفال العالمى الثانى فى بورسعيد ، بعد الاحتفال العالمى الأول لافتتاح القناة عام (١٨٦٩) وقد بدأت مراسم الاحتفال العالمى الثانى فى التاسعة من صباح السبت ١٧ نوفمبر ١٨٩٩ بإزاحة الستار عن تمثال دى لسبس ، حضره الخديو عباس حلمى الثانى، الذى جاء إلى ميناء بور سعيد على اليخت المحروسة، وهو نفس اليخت الذى استقله الخديوى عند استقباله للملوك والأمراء ببور سعيد عند حفلات الافتتاح . وقد جاءت وفود الوزراء المصريين فى قطار خاص وكذلك المدعوين الأجانب من القاهرة والإسكندرية. هذا علاوة على السفن الحربية الكثيرة التابعة لفرنسا وإنجلترا وإيطاليا والدانمارك . وكان الجسر العائم (Ponton) مغطى بخيام مصرية وبأكثر من ٣٠٠٠ شخص وعمال من كل نقاط القناة ، والأطفال من كل مدارس بور سعيد اصطفوا على السقالات Gradins المدرجات) ، وكان من بين كبار المدعوين الأمير والدمان Waldeman من الدنمارك ، والغازى مختار باشا واللورد كرومر ، والوزير الإيطالى توجينى (Tugini) وسفير فرنسا بمصر Cogordan وسفير اليونان M. Oryparis والوزير الهولندى Vilbos والوزير الألمانى Muller والوزير البرتغالى Zogheb[١٦] ، كما شهد الاحتفال أسرة دى لسبس [١٧]. وقد ألقى الخديو عباس حلمى الثانى كلمته وفى ١٩ نوفمبر ١٨٩٩ وقلد عباس بيده النيشان المجيدى من الدرجة الأولى للأمير دارنبرج . وفى ٤ ديسمبر دعى الخديوى أفراد عائلة دى لسبس لتناول الغداء بسراى القبة[١٨].

هذا ويمثل التمثال دى لسبس وقد ارتدى عباءة فوق بذلة، وقبض بيده اليسرى على خريطة مشروعه الضخم، وأشار بيده اليمنى إشارة كلها ثقة وكرم، كأنما يدعو كل قادم إلى الشرق عن طريق القناة بقوله : «تفضل» وقد بدت أسارير وجهه واضحة مطمئنة[١٩].

دى لسبس وفضيحة قناة باناما:

توفى دى لسبس وهو حزين بعد أن تحطم بسبب فضيحة قناة باناما ، وكان قد بلغ الرابعة والسبعين من عمره حين تم اللجوء إليه ليرأس الشركة العالمية للقناة التى تربط المحيطين

الأطلنطى بالباسيفيكى. لقد بدأ مشروع باناما انطلاقا من خطأ فنى أدى إلى سوء تقدير للميزانية، ثم تحول إلى كارثة بعد وفاة العديد من المهندسين والعمال والفنيين بعد إصابتهم بالحمى الصفراء . ولكنها كانت بالأخص فضيحة مالية وسياسية اتسمت بدفع أموال خلسة من أجل الحصول على قرض . استلزم الأمر توقف الأعمال وإعلان إفلاس الشركة. وقد أفلت دى لسبس من محكمة الجنايات ومن السجن ، على عكس ابنه شارل ادين بالفساد، ولم تعد الصحافة تهتم إلا بالأموال القذرة(٢٠).

وهكذا تحولت قناة باناما من مشروع خاص إلى فضيحة عامة (a public scandle) بعد أن قاضى المساهمون الشركة الفرنسية وعلى رأسها دى لسبس وابنه شارل وأعضاء مجلس إدارتها . وبعد أن حكم عليهم بالسجن وبغرامات فادحة ، الأمر الذى أدى إلى هرب بعضهم وانتحار البعض الآخر ، وأوقف تنفيذ الحكم على دى لسبس لكبر سنه . وواصلت الحكومة الأمريكية الأعمال بمعرفتها ابتداء من عام ١٩٠٤ فأنجزتها فى عام ١٩١٤ وافتتحت رسميا للملاحة فى ١٥ أغسطس سنة ١٩١٤ (٢١).

ويجب أن نتوقف هنا لنتذكر القارئ بأن دى لسبس نجح فى مصر لأنه استعان فى حفرة قناة السويس بأيدى مصرية عن طريق السخرة ، وعندما جاء الخديو إسماعيل طلب من دى لسبس إلغاء السخرة فلجأ دى لسبس بالاتفاق مع الخديو إسماعيل- بقبول تحكيم الإمبراطور نابليون الثالث- فقضى الأخير بتاريخ ٦ يوليو ١٨٦٤ بتعويض هائل يقدمه إسماعيل لدى لسبس قدره ٣٨ مليون فرنك مقابل إلغاء السخرة فى حفر قناة السويس (٢٢). هذا المبلغ الضخم علاوة على قيام الشركة ببيع الأراضى المصرية حول القناة والترعة العذبة أعانها على إتمام المشروع .

تمثال الجنود الأستراليين والنيوزيلنديين (١٩٣٢) :

أقيم هذا التمثال لتخليد جنود هذا الجيش الذين ماتوا أثناء الدفاع عن القناة وشبه جزيرة سيناء. وهو عبارة عن تمثال يمثل جندى من الخيالة الخفيفة ، ومعه جواد ، وهو مصنوع من الرخام الأسترالى الصلب بمعرفة حفار ماهر من ذوى الشهرة العالمية . وقد وافق مجلس بلدى بورسعيد (٢٣)، على أن يقتطع جزءا من حديقة واصف المطلة على الميناء. وفى ٢٢ سبتمبر ١٩٣٢ تم رفع الستار عن الجنود الأستراليين والنيوزيلنديين المشتركين فى الحرب العالمية الأولى ، وأقيم بجوار حديقة كازينو بالاس ، وكانت نفقات إقامة هذا التمثال من

تبرعات جنود هاتين الدولتين تخليدا لذكرى زملائهم الذين ماتوا فى الحرب ما بين ١٩١٤ و١٩١٨ [٢٤]. وحضر حفل إزاحة الستار عن التمثال المندوب السامى البريطانى « السير برس لورين» ورئيس وزراء استراليا السابق السيد / هيوز Hiouz وقائد الجيش البريطانى فى مصر ورئيس الوزراء المصرى إسماعيل صدقى باشا وسعيد ذو الفقار باشا كبير الأمناء موفدا من قبل الملك فؤاد وقناصل الدول وكثير من سكان بورسعيد [٢٥].

الأهالى فى بور سعيد يقومون بتحطيم التماثيل فى بور سعيد (١٩٥٦) :

فى أعقاب العدوان الثلاثى (الإسرائيلى البريطانى الفرنسى) عام ١٩٥٦ على بورسعيد ، قام أهالى بورسعيد بنسف تمثال دى لسبس غداة رحيل القوات المعتدية عن بورسعيد ، ونزعوا العلم البريطانى من يده ، وهو الذى وضعته القوات البريطانية قبل رحيلها ، ثم نزل التمثال يتهاوى فوق إحدى المواعين بالقناة . كذلك قام رجال المقاومة الشعبية بتحطيم تمثال الجندى المجهول بعد تحطيم تمثال دى لسبس[٢٦]. ويتهكم أحد الكتاب الفرنسيين[٢٧] عن هذه الحادثة فيقول : «إن دى لسبس الذى كانت تغطيه الزهور أصبح شيطانا» . ألم يكن هذا المجرم المحاط بالسماسرة والمرابين هو «أسوأ عدو لمصر خلال القرن التاسع وفقا لتأكيد الدكتورحسين مؤنس عضو لجنة تضم أساتذة جامعيين وكتابا ومصريين [٢٨]، «كان تاريخنا خلال الـ ١٥٠ عاما الماضية هو تاريخ صراعنا ضد فرنسا وإنجلترا لم يمر عام واحد دون حدوث صراع بيننا وبين الواحدة والأخرى»[٢٩]، وعلى أى حال فإن تمثال دى لسبس يقبع الآن فى ترسانة بورسعيد البحرية ويثير أزمة ثقافية بين مصر و فرنسا .

ثانيا : حي العرب:

أنشأه العمال المصريون الذين جاءوا لبور سعيد سنة ١٨٦٢ واشتغلوا فى المهن الصغيرة كحمالين وباعة وسعاة وسقايين و«بمبوطية» والتى تعنى فى الأصل (Boat Man) أي عمال القوارب التى تعمل فى البحر للارتزاق من السفن الراسية بالميناء. وقد أخذوا هذه المهنة نقلا عن التجار اليونانيين الذين كانوا يستقلون القوارب التى تسير فى القناة البحرية الصغيرة وكانت تحمل ألونا مختلفة من الأطعمة والمشروبات والفواكه والملابس وتباع هذه الأنواع المختلفة إلى العمال الذين يعملون فى الكراكات حيث تكون فى جهات بعيدة عن المراكز الآهلة بالسكان ، وكان يتعذر عليهم أن يحصلوا على حاجياتهم بطريقة منتظمة سهلة . وكان أصحاب هذه القوارب هم بحارتها .

هذا وقد بنى الوافدون الأولون من الأهالى مساكنهم من الأخشاب والحصر ، وكان معظمهم من الفلاحين الذين لايتحدثون إلا باللغة العربية وفى الحى العربى أو قرية العرب كما كان يطلق عليها فى بادئ الأمر، كانت الشوارع ضيقة والمنازل متواضعة يبدو عليها فقر السكان ولكن تنبعث منها روح جذابة تخالف الروح المادية المنبعثة من حى الإفرنج . هنا الشرق بحركته ونشاطه وضجيجه وحواريه وحوانيته ونداءاته وأطفاله ونسائه وملابسه وألوانه ومشاكله وزحامه وحياته الشرقية الساحرة الحكيمة المملوءة فلسفة وقناعة. فهذا رجل يصلى وهذا طفل يمرح وهذه أمرأة تصرخ وتلك حوارى غير مرصوفة يغوص الأطفال فى طينها بين قانورات لانهاية لها وميكروبات خطيرة . كذلك يكثر الباعة المتجولون يبيعون الخضروات والفواكه والمثلجات . ويربط الحمالون حميرهم فى عربات «كارو» لنقل الأثاث من مكان لآخر. وفى شارع الجامع التوفيقى[٣٠] ترى الترام تجره البغال على شريط من (الدكوفيل) كرمز لأخذ الشرق بالمدينة الغربية والتطور المنظور فى هدف الحياة الفطرية الأولى لاعتناق مذهب السرعة[٣١].

وقد حدث قبل افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) حريق هائل فى قرية العرب أدى إلى دمار كثير من العشش الخشبية الواقعة غرب المدينة وتم إعادة تخطيط قرية العرب بحيث تتكون من مربعات تفصلها شوارع وحارات بحيث تقلل من أخطار الحرائق فى حالة حدوثها [٣٢].

وكان يفصل حى العرب عن حى الإفرنجى أرض فضاء كانت تغمرها المياه فى أغلب أوقات السنة، وكان الاتصال بين الحيين يتم بواسطة فلايك . وفى سنة ١٨٨٥ أصبحت تلك المنطقة جافة تماما، وقامت شركة القناة ببيع أراضى تلك المنطقة ، وعرف هذا الفاصل فيما بعد باسم شارع محمد على ، وقام دى لسبس بتجميع أبناء جزيرة كاسوس فى منطقة واحدة عرفت «بحارة الكاشوتيه» فى جزء من شرق هذا الشارع [٣٣].

وعند حدود حى العرب تجد يافطة سوداء كتب عليها بالإنجليزية تحذير للقوات البريطانية بأن هذا هو حى العرب، وهو خارج حدود تحرك القوات البريطانية (Arab Town out of bounds) وبالفعل لم يكن لهم الحق فى التحرك داخل المنطقة غرب شارع محمد على .

التعليم فى بور سعيد:

أولا : التعليم الأجنبى :

كان للتعليم الأجنبى فى بور سعيد دوراً كبيراً فى النهضة التعليمية بها، ويمكن تقسيم أنواع المدارس الأجنبية التى قامت بالنشاط التعليمى فى بور سعيد إلى الآتى :

١- مدارس الإرساليات الدينية(٣٤)

إرسالية أخوات الراعى الصالح Soeus du bon pasteur ، وهى من أقدم المدارس وقد افتتحت فى ١٨ أغسطس ١٨٦٣ . وقد ألحق دى لسبس بها مستشفى شركة القناة فى بورسعيد والمبنى عبارة عن سكن للراهبات ومدرسة وملجأ يقبل البنات اليتيمات من أى جنسية وأي دين من ٧ إلى ١٨ سنة وتقوم تلك اليتيمات بأعمال المشغولات اليدوية والتى تعرض للبيع لصالح الأعمال الخيرية لتلك المؤسسة حيث توجد إداراتها ببلدة انجر بفرنسا(٣٥).

وقد زار الخديو إسماعيل هذه المدارس (١٨٦٩) عند زيارته لمنطقة قناة السويس . وفى سنة ١٨٧٥ بلغ عدد الموجودين بالمدرسة ٣١ فتاة ٩ نمساويات، ٥ مصريات ٩ إيطاليات ، ٤ فرنسيات ، ٣ يونانيات وألمانية واحدة) وكانت دياناتهن : ٢٧ كاثوليكية ٢ أرثوذكسية ، ومسلمة ويهودية (إسرائيلية) (٣٦). وكان منهج الدراسة معلومات أولية باللغة الفرنسية ومبادئ اللغة الألمانية والإيطالية والإنجليزية بالإضافة إلى دروس الموسيقى، والمعلومات العامة، وكان التعليم بالمجان . أما نفقات المدرسة فكانت تتكفل بها الراهبات من عملهن اليدوى والأطفال ، علاوة على معونة شهرية قدرها ١٠٠ فرنك من إدارة شركة قناة السويس .

وانشأت أيضا مدرسة دينية للبنات- غير اليتيمات - كان بها ٨ طالبات ، ٤ منهن بالداخلية و٤ بالخارجية وكانت الدراسة بها بالمجان ، وأنشأت أيضا مدرسة خارجية بالمصروفات عام ١٨٧٤ وأخرى بالمجان (٣٧).

وكان يدرس بالأولى ٣٦ طالبة وبالثانية ٨ طالبات وكانت جنسياتهن : فرنسية وإيطالية ومصرية ويونانية ونمساوية ومالطية وبولندية . أما الديانات فكانت موزعة إلى: الكاثوليكية والأرثوذكسية واليهودية . وكان يدرس فى هذه المدارس نفس المناهج التى تدرس بمدرسة الراعى الصالح الدينية للأيتام . وكانت المصاريف الدراسية تتناسب ودخل أولياء الأمور. وقد حددت المصروفات العادية بعشرين فرنكا شهريا ثم عشرة فرنكات فسبعة فخمسة(٣٨).

ومنذ أن تأسست شركة قناة السويس، كانت هناك حاجة لإنشاء مدرسة فى منطقة القناة إذ أن السكان يعرفون اللغة الفرنسية لأنها كانت لغة شركة القناة، فتقرر إنشاء مدرسة بها، وقد دخل الفرير بورسعيد فى مارس ١٨٨٧ ، وكان عددهم ثلاثة إخوة.

والتجأ الفرير إلى دير الآباء الفرنسيسكان . وقد افتتحت المدرسة فى مارس وكان ثمانية تلاميذ زادوا فى آخر السنة إلى أربعين ، وضمت الجنسيات الآتية : (١٢ فرنسيون ، ١١ يونانيون ، ١١ نمساويون، ٤ إيطاليون، ٣ مالطيون ، ٢ مصريون، ٢أتراك ، ١برتغالى)[٣٩]. ثم افتتح المدير فصولا مجانية لأبناء العمال، وبعد مدة أصبح العدد ٦٧ بالمجان ، ٦٥ بالمصروفات ولما ضاق المكان بالتلاميذ اتفق المدير مع شركة القناة بالاشتراك مع الحكومة المصرية فى ٢٠ فبراير ١٨٨٩ ، بأخذ قطعة من أرض مساحتها ٤٧٠٠م على شارع أوجينى لبناء المدرسة، وتم البناء فى سبتمبر ١٨٩٠ وسميت College Saint Marie وكانت تدرس فيها اللغة الفرنسية والإنجليزية والإيطالية والعربية ومبادئ تجارية . وفى عام ١٨٩١ ابتدأت فصول ليلية للتلاميذ الذين يرغبون فى تحسين لغتهم الفرنسية.

وإبان الحرب العالمية الأولى غادر ستة من الإخوة المدرسة وألقيت عليها القنابل ، ثم عادت إلى نشاطها السابق بعد الحرب، وقد زارها الملك فؤاد عام ١٩٢٤ ، ومنح جائزة للمتفوقين بهـا[٤٠]. هذا ويلاحظ أن المدارس الأجنبية كانت محل عطف ورعاية كل من الخديو سعيد وإسماعيل ومن جاء بعدهم، مما دفع الراهبات للتقدم لاسماعيل سنة ١٨٧٧ بطلب يلتمسن فيه منحهن نصيبا من الحنطة وقد أنشئ هذا الملجأ فى النصف الأول من السبعينات [٤١].

وتقدمن للحكومة المصرية سنة ١٨٨٠ للإنفاق منها على الدير الذى أنشأن ببورسعيد لدراسة اللاهوت، وكانت شركة قناة السويس قد منحتهن حوالى ١٠٠٠ فرنك ، وطالبن بأن يكون تحت إشراف الحكومة . وكانت شركة قناة السويس قد طلبت بأن تكون المدرسة تابعة لها نظير دفعها ٥٠ فرنكا شهريا للمساهمة فى نفقاتها . فقد قبلت الحكومة المصرية دفع منحة لهن بشرط إشرافها وحدها عليها [٤٢]. وكانت محافظة بورسعيد قد طلبت من ديوان المدارس إلحاق يتيمين أوربيين ببورسعيد بإحدى المدارس الأميرية التابعة للديوان حتى ينالا حظا من التعليم مساعدة لهما وإحسانا من الخديو [٤٣]. كما أقيمت مدرسة دينية كاثوليكية باسم «مدرسة الأرض المقدسة الكاثوليكية» Ecole Catholique de la Terre Sainte.

وكان يقوم بالتدريس فيها : اثنان من إخوة الرحمة وكان بها ٧٦ كلهم من البنين كانوا كالآتى: ٢٧ إيطاليا، ١٩ فرنسيا، ١٣ نمساويا ، ٦ يونانيين، ٤ مالطين، ٤ عرب (شوام) ، ٣ أتراك ، ١ يهودى.

وكانت مناهج الدراسة تشمل تعليم اللغات الفرنسية والايطالية ومواد الجغرافيا والحساب الذى يدرس من واقع الكتب والتاريخ المقدس والقراءة والخط والرسم والتاريخ الدينى (الكنسى) والتاريخ [٤٤].

٢- مدارس الجاليات الأجنبية:

أ- مدارس الجالية اليونانية:

كان لتدفق اليونانيين على منطقة قناة السويس- كما سبق الإشارة- وبالأخص مدينة بورسعيد تصحبهم أسرهم ، ولذلك أقام لهم دي لسبس كنيسة فى بورسعيد ومدرسة أيضا لتعليم أبنائهم بها، وقام بتعيين مدرس يونانى لتعليم صغارهم، كل ذلك على نفقة الشركة وكانت هذه الجالية متضامنة، وبفضل الإيرادات التى أتى بها بيع الشموع فى الكنيسة ومن الرسوم التى دفعها التلاميذ ، كونوا صندوقا لمواجهة متطلبات إنشاء المدرسة والكنيسة.

وفى سنة ١٨٦٦ تنازل دي لسبس عن الأرض التى بنيت عليها مدرسة البنات والبنين التى أقيمت لأبناء الجالية اليونانية وذلك عرفانا لما قاموا به من أعمال للشركة وتملكتها الجالية اليونانية بالفعل (٤٥).

وكان الغرض من التعليم اليونانى فى مصر، هو تعليم اليونانيين اللغة اليونانية والاحتفاظ بثقافة وعادات اليونانيين ، مع تزويدهم بما يؤهلهم للحياة فى مصر(٤٦) .

ب- مدرسة الجالية الإيطالية:

قامت الجالية الإيطالية بتأسيس مدرسة لها ببورسعيد سنة ١٨٨٩ (٤٧). وقد حظيت هذه المدرسة بمساعدة وتشجيع الحكومة المصرية. كذلك أمدتها جمعية المعارف اليونانية ببورسعيد بالكتب اللازمة لتدريس أبناء الجالية اللغة العربية(٤٨).

٣- المدارس الخاصة:

قامت الجاليات بإنشاء مدارس خاصة على نفقتهم، وقام بهذا العمل أفراد من رجال الأعمال والتعليم، نتيجة لازدياد أعداد الجاليات الأجنبية فى مصر ، أدى إلى التوسع فى إنشاء المدارس على اختلاف أنواعها لتسد الحاجة ، وكانت المدارس الأجنبية على علاقة طيبة بالسلطات المصرية ، فقد نصب إسماعيل أكبر أبنائه وولى عهده توفيق باشا راعيا للمدارس الحرة المجانية ، وكان يبعث بابنه إبراهيم باشا من وقت لآخر لشهود حفلات توزيع الجوائز فى بعض المدارس الأجنبية . كما شهد ببورسعيد نشأة المدارس الأجنبية العلمانية للبنين والبنات، فقد تم إنشاء المدرسة العلمانية الحديثة للبنين Ecole Laigue pour Garcon فى سنة ١٨٧٣(٤٩) وكان بها ٣٧ طالبا: ٨ إيطاليين، ٨ عرب ، ٧ نمساويين ، ٥ فرنسيين ، ٣

يونانيين، ٢ مالطيين، وكانت دياناتهم كالآتى : ٣٠ كاثوليك ، ٧ مسلمين، ٣ أرثوذكس (يونانيين) وكانت الدراسة تشمل الآتى : القراءة والخط والجغرافيا والحساب بالإضافة إلى اللغات: الإنجليزية والفرنسية والإيطالية، وكانت الدراسة مجانية .

أما إيراداتها فكانت تبلغ حوالى ٦٠٠٠ فرنكا كانت تأتى كلها من المحفل الماسونى عن طريق الاكتتاب الاختيارى (التبرعات)(٥٠). ويذكر البعض أن هناك مدرسة خاصة داخلية للبنات أنشأتها مدام/ شاليه Madame Challet وقد افتتحت أبوابها للدراسة فى عام ١٨٧٣ . وتم فى نفس العام وبفضل جهود ومبادرة من إحدى اللجان التى تكونت برئاسة السيد/ باكير Baker(٥١)، والسيد / باربازا (Barbaza) (٥٢)، والدكتور /كوفيدو Couvidou ، والسيد / لويزيديه Loisides (تاجر) ، والسيد / مانش Manche(٥٣)، والسيد / ستافلر Stuffler(٥٤) والذى قام بجمع الاشتراكات . وأنشئت المدرسة الابتدائية المجانية تحت رعاية الأمير ولى عهد مصر، وهى تشبه مثيلتها فى الإسكندرية والتحق بها عدد كبير من الأطفال الفرنسيين والإيطاليين وكانت هذه المدرسة تقع قبالة لوكاندة سميراميس ، وكانت الدراسة باللغة الفرنسية وبلغ عدد الطلبة فيها سنة ١٨٧٥ خمسة وأربعين تلميذا ، وكان يدير المدرسة إيطالى يدعى أولدرينى Oldrini . وفى عام ١٨٧٦ تم إعداد يانصيب لصالح هذه المدرسة بواسطة لجنة مكونة من زوجات رجال الأعمال(٥٥).

وحين أتم التلاميذ الدورة الدراسية بهذه المدرسة وحصلوا على درجات جيدة، أتاح لهم ذلك الفوز بوظائف جيدة. وبعد عشر سنوات من هذا التاريخ لم تعد هذه المدرسة قائمة، فقد كانت هذه المدرسة قد شيدت بمبادرة من الماسونية والتى افتتحت محفلها الماسونى فى بورسعيد فى الخامس من نوفمبر سنة ١٨٧٨ (٥٦). وهناك مدرسة أخرى علمانية للبنات اسمها: «المدرسة العلمانية الحديثة» Ecole laigue Des Jeunnes Filles وقد أنشئت عام ١٨٧٥ ، وبلغ عدد الطالبات بها ٣٢ طالبة جميعهن بالخارجية وكانت مواد الدراسة هى التى تدرس فى التعليم الابتدائى بالإضافة إلى اللغة الفرنسية والحساب والجغرافيا والتاريخ العام والموسيقى وفن الخياطة والدراسة بمصروفات كانت تتراوح بين ٦ و ١٥ فرنكا شهريا .

ومن هنا يتضح أن مدينة بورسيعد قد تميزت بانتشار التعليم العلمانى فيها ، كما يتضح أن مجموع الطالبات بهذه المدارس جميعا كان يفوق عدد الطلبة بها (٥٧). كما يلاحظ قلة عدد الطلبة المصريين إلى حد كبير ، فمن بين مجموع الطلاب وعددهم ٢٢٨ كان عدد الطلبة العرب

٢٤ فقط أى بنسبة تزيد قليلا عن ١٠٪ من مجموع الطلاب، منهم سبعة من المسلمين ، وكان نصف هؤلاء الطلبة من البنين والنصف الآخر من البنات .

كما نلاحظ أن نصف هؤلاء الطلبة العرب كانوا من غير المصريين، والأغلب أنهم كانوا من الشوام . وبالنسبة للمصريين فإننا نلاحظ أنهم جميعا من الطالبات ، وكان من بينهن طالبتان مسلمتان فقط . أى أن عدد الطالبات المصريات كان لايتجاوز ٥٪ من عدد الطلبة الأجانب ببورسعيد . ويرجع ذلك إلى أن الدراسة بهذه المدارس كانت باللغات الأجنبية فضلا عن أن الطلبة ملزمون بالتكلم بها طوال نهارهم مع أساتذتهم أو فيما بينهم، حتى بلغت نسبة الطلبة الذين يتلقون علومهم بالفرنسية حوالى ٥٥ ٪ من مجموع الطلبة فى مصر. أضف إلى ذلك أن أحوال الوطنيين الاقتصادية بالمدينة لم تكن تمكنهم من دفع المصاريف المطلوبة بهذه المدارس، فقد كان معظمهم من العاملين فى حمل الفحم وبأجور زهيدة يتقاسمها معهم شيخ الطائفة(٥٩).

وفى عام ١٨٧٨ أنشئت مدرسة أخرى للبنات بفضل جهود الأخوات جوان Jouane والآنسة / روز Rose التى تحمل دبلوم الثانوية العليا تعاونهم الأخت تريز (Therese) وكانت كريمتا أحد رواد بورسعيد من اللاجئين السياسيين فى الجزائر ، وقد وصل مصر بدعوة من دى لسبس . ودامت مدرسة إخوان جوان هذه ما يقرب من عشرين عاما. وكان موقع هذه المدرسة مكان مطافئ بورسعيد حاليا. ومن بين المدارس الحرة التى وجدت ببورسعيد – قبيل الحرب العالمية الأولى– نجد مدرسة مدام تيسيه (Teisser) والتى يصعب تجميع بيانات دقيقة عنها، لأن البيانات المتاحة متناقضة .

ففى أيام عمرها الأولى ضمت بورسعيد مدارس رياضية كان يشرف على تنظيمها وإدارتها فرنسيون وإيطاليون لم تمكث فترة طويلة نذكر منها : صالة رماية أسلحة ، وكان يديرها بروفيسور كورفيزيه (Corvisier) مدرس وأستاذ سلاح الرماية . ومدرسة أخرى للسلاح أنشئت عام ١٩٢٥ على يد السيد / لينون Linon(٦٠) وتحت إشراف أستاذ السلاح E. Janse(٦١).

ثانيا : التعليم الوطنى فى بورسعيد:

استمرت مدينة بورسعيد بدون مدرسة أميرية حتى نهاية الثمانينات ، فقد تأسست أول مدرسة تابعة للحكومة ببورسعيد سنة ١٨٨٩م(٦٢) وقد أدى عدم انتشار التعليم الوطنى

ببورسعيد إلى انتشار الجهل بين الأهالى مما تسبب عنه ظهور طائفة العرضحالجية، وقد قام هؤلاء بانتخاب شيخ عليهم يعرف بشيخ الكتبة أو العرضحالجية . كما أدت كثرة الأجانب إلى الحاجة لوجود تراجمة لإيجاد تفاهم مشترك بين كل من الأجانب والإدارة المصرية والأهالى فظهرت طائفة التراجمة(٦٣).

واقتصر التعليم الوطنى لأبناء بورسعيد على الكتاتيب فقط، ويبدو أن نطاقه قد انحصر فى قرية العرب ببورسعيد حيث انتشر السكان الوطنيين .

وقد ظلت الكتاتيب كما كانت من قرون معاهد التعليم الأولى فى البلاد حيث القرآن الكريم أساس للتعليم بالإضافة إلى تعليم الصبية القراءة والكتابة. ورغم قصورها فقد وفرت جانبًا كبيرًا من حاجة الأمة إلى التعليم .

وقد وجدت فى بورسعيد فى أواخر الستينات وأوائل السبعينات من القرن التاسع عشر وذلك لأن وجود الكتاتيب يرتبط ارتباطًا وثيقًا بوجود العلماء أو الفقهاء أو المعلمين الذين يقومون بمهمة التعليم فيها. وكان يوجد فى بورسعيد ١٨ عالمًا وفقيها وغيرهم من المشايخ فى منتصف سنة ١٨٧٢ . وقد ارتفع عددهم فى منتصف ١٨٧٨ إلى ٣٣ شخصًا وقد باشروا مهمتهم فى تعليم الصبية من أبناء العرب ببورسعيد . وكان يوجد ثمانية مكاتب لتحفيظ القرآن الكريم ببورسعيد سنة ١٨٧٧ ، وكان بها ٧٧ بما فيهم عدد المعلمين أنفسهم(٦٤).

وهذه الكتاتيب يمكن أن نطلق عليها اسم (كتاتيب المدن) طبقا للائحة رجب ١٢٨٤ والتى كان يكتفى بها تعليم القرآن الكريم والقراءة والكتابة ثم أضيف إليها مادة الحساب قصرته على «باب العدية» أى الأعداد وكان ذلك أهم تجديد فى الكتاتيب . كما قررت اللائحة أن يكتفى فيها بالمؤدبين والعرفاء. على أن يكون تعينهم من اختصاص ديوان المدارس بالمشاركة مع العمداء وعمد الجهة . وليس هناك ما يؤكد تدخل ديوان المدارس فى تعيين الفقهاء والعرفاء بهذه الكتاتيب ، مما يعنى أن اختيارهم كان قاصرًا على العلماء فى بورسعيد ، ويبدو أن ذلك استمر حتى سنة ١٨٧٨ م على الأقل على الرغم من صدور دكرتو فى ١٨٦٩ يجعل كل كتاتيب القطر تحت تفتيش وملاحظة نظارة المعارف العمومية وزاد عدد الكتاتيب فى بورسعيد إلى تسعة مكاتب سنة ١٨٧٨ وكان يدرس بها ١٠١ تلميذ وهذا يعنى أن هناك إقبالا من الوطنيين ببورسعيد على تعليم أبنائهم فى هذه المكاتب لعدم وجود مدارس أميرية ولعجزهم عن تعليم أبنائهم بالمدارس الأجنبية بالمدينة أو الرغبة فى تعليم أبنائهم القرآن الكريم(٦٥).

كما يتضح أن متوسطة عدد التلاميذ بكل مكتب من مكاتب بورسعيد يزيد على ٢٤ تلميذا ، فإذا كان السكان العرب بها ٣٨٥٤ شخصا فإن متوسط عدد الأهالى للمكتب الواحد ٤٢٨ شخصا ويكون عدد التلاميذ من كل ألف شخص ببورسعيد . ورغم حداثة بورسعيد فإننا نلاحظ تفوقها فى نسبة التلاميذ الذين يتعلمون فى الكتاتيب عنها فى سائر البلاد. فمثلا بلغت النسبة فى القاهرة ٢٦ فى الألف وأيضا فى الإسكندرية ٢٦ فى الألف و١١ فى الألف فى مديرية قنا.

ويمكن ترتيب المحافظات والمديريات بنسبة انتشار التعليم فيها وفق الجدول التالى(٦٦):

المحافظات والمديريات	النسبة
بورسعيد	٨٠ فى الألف
الإسماعيلية	٧٥ فى الألف
السويس	٥٢ فى الألف
دمياط	٤٢ فى الألف
المنوفية	٣٥ فى الألف
الغربية	٣٤ فى الألف
الشرقية	٣٢ فى الألف
البحيرة	٢٧ فى الألف
القليوبية	٢٧ فى الألف
القاهرة	٢٦ فى الألف
الإسكندرية	٢٦ فى الألف
الدقهلية	٢٦ فى الألف
بنى سويف	٢٥ فى الألف
جرجا	٢١ فى الألف
الجيزة	٢٠ فى الألف
أسيوط	١٩ فى الألف
إسنا	١٨ فى الألف

وفى مطلع القرن العشرين (١٩ يونيو ١٩٠١) تم الاحتفال بوضع حجر الأساس لمدرسة الواصفية ببورسعيد بحضور محافظ بورسعيد[٦٨] وتولت الجمعية الخيرية الإسلامية الصرف عليها وهى مدرسة ثانوية وتهدمت هذه المدرسة فى مارس ١٩٩٧ [٦٩].

محو أمية الجنود وضباط الصف ببورسعيد :

فى سبتمبر ١٨٧٠ صدر أمر كريم إلى ديوان الجهادية بعدم ترقيه الضباط الصف الذين يجرى امتحاناتهم لترقيتهم إلا بعد التأكد من معرفتهم القراءة والكتابة.

وتنفيذا لهذا الأمر فقد صدر أمر ناظر الجهادية فى أواخر ديسمبر ١٨٧٢ بضرورة تعليم جميع العساكر بالمحافظة من مستحفظين وبوليس وعساكر الطلمبة القراءة والكتابة، وكان رؤساء العساكر هم الذين يقومون بهذا العمل كما تم توزيع بعض الكتب الهجائية على بعض هؤلاء العساكر.

وكان الخديو يهدف إلى تقدم أفراد وصفوف العساكر فى هذا التعليم . ولم يقتصر تعليم العساكر اللغة العربية قراءة وكتابة فقط بل شمل أيضا تعليم الجاوشية البلدية أبناء العرب ببورسعيد اللغة الإيطالية من كتاب مترجم عن اللغة الإيطالية باسم (النخبة الترجمانية فى اللغة التليانية) وقد اتضح أن عدد هؤلاء الجاويشية ٣٢ شخصا منهم ٦ فقط يجيدون القراءة والكتابة و٨ لهم إلمام بها والباقون أميون [٧٠]. وهذا التعليم وهو (محو الأمية للجنود والشرطة) مازال معمولا به حتى الآن.

طائفة أهل العلم :

ارتبط ظهور مكاتب تعليم القرآن الكريم ببورسعيد بوجود العلماء وإقامتهم بها، كما أدى إلى ظهور طائفة خاصة بهم هى «طائفة أهل العلم الشريف وحملة القرآن الحنيف». بل وتعددت الطرق الخاصة بهم. وقد قاموا بانتخاب الشيخ أبى الحسن[٧١] شيخا على طائفة أهل العلم الشريف وحملة القرآن الكريم . وقد صدقت المحافظة على انتخابه لأهليته وصلاحيته ولياقته بهذه الوظيفة[٧٢].

كذلك نجد أن الخديو إسماعيل قد أمر بربط ٧٠٠ قرش بالأوقاف لوظيفة معلم اللغة العربية بمدرسة الأوروبيين ببورسعيد ، وأمر بشراء كتب أجرومية قدرى بك للمدارس اليونانية ببورسعيد[٧٣].

فى أعقاب الاحتلال الإنجليزى لمصر ..

الدعوة لتعلم الإنجليزية ونبذ اللغة الفرنسية :

فى أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر كانت اللغة الإيطالية هى اللغة الأوربية الأولى ذات النفوذ فى مصر ، وبعد الحملة الفرنسية على مصر سنة ١٧٩٨ وانفتاح مصر على أوروبا وإرسال البعثات لفرنسا نمت اللغة الفرنسية وتراجعت أمامها اللغة الإيطالية وفقدت الثقافة الإيطالية مكانتها فى مصر وحلت محلها الثقافة الفرنسية . وبعد الاحتلال البريطانى لمصر ١٨٨٢ كانت هناك دعوة لتعلم اللغة الإنجليزية ونبذ اللغة الفرنسية، وقد قامت سلطات الاحتلال البريطانى بإنشاء ثمانية عشر مدرسة إنجليزية بمصر فى كل من القاهرة والإسكندرية وبورسعيد والسويس[٧٤].

وعلى الرغم من محاولات سلطات الاحتلال البريطانى إحلال الثقافة الإنجليزية محل الثقافة الفرنسية فإنه لم يستطع أن يقف أمام التعليم الفرنسى فى مصر ، فقد كانت اللغة الفرنسية معروفة فى الأوساط العالية والطبقة الوسطى أيضا، وكانت اللغة الفرنسية رئيسية فى المدارس الإيطالية والفرنسية واليهودية بأعداد مدارسها الكبيرة ، بينما اقتصرت اللغة الإنجليزية على المدارس الأمريكية والإنجليزية فقط[٧٥].

ونجد صحيفة المقطم[٧٦] تندد باللغة الفرنسية ، مستشهدة بأن أهل القطر المصرى وغيره من الأقطار الشرقية من أقاصى الهند واليابان راغبون فى تعلم اللغة الإنجليزية لأنها على حد قولها «لغة أوسع الأمم تجارة وأرقاهم علما وتمدنا وأكثرهم عددا» وتستطرد الصحيفة بقولها «إن الصحف المتفرنسة تندد بنظارة المعارف لأنها زادت عدد معلمى اللغة الإنجليزية، ولو نظرت هذه الجرائد فى حقيقة هذه الزيادة وبينت أسبابها وأثبتت أنها تفوق المطلوب لوجب لها الشكر»[٧٧].

كما تدعو الصحيفة الشعب المصرى إلى إتقان اللغة الإنجليزية بعد أن تقرر أن تكون من جملة اللغات الرسمية التى يترافع بها فى المحاكم المختلطة . وأكدت الصحيفة «أن اللغة الإنجليزية قد انتشرت سريعا فى هذا القطر حتى لقد عنى أكثر أبناء الأعيان بتعلمها وصارت مما لايستغنى عنه فريق كبير من المصريين . وإذا دامت الحال على هذا المنوال فلا تمضى بضع سنين حتى تعم، لذلك فالحكيم من استعد للانتفاع بها قبل أن يسبقه غيره إلى منافعها[٧٨].

وعلى أية حال فقد تعاظم التغلغل الثقافى الأجنبى فى بور سعيد ونشط من خلال الحركات النشطة للجمعيات التبشيرية الأجنبية– التى حرصت كما رأينا على افتتاح العديد من المدارس التى توفر تعليما يسير على نهج البلدان الأجنبية التى تنتمى إليها هذه الجمعيات. وتعتبر فرنسا وإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية أهم البلدان التى وفدت منها الجمعيات التبشيرية، علاوة على مدارس الأقليات الأجنبية والمدارس الخاصة أيضا.

ولم يقتصر الأمر على التوسع فى إنشاء المدارس الأجنبية وإنما تجاوز ذلك إلى فرض محتوى تعليمى يؤكد تبعية من يمثلونه من الطلاب للثقافة الأجنبية ، ويترتب على ذلك إضعاف روح الانتماء إلى الوطن وإضعاف الوعى بالهوية المتميزة لشعبنا فكان التعليم فى المدارس الفرنسية فيما بين الحربين العالميتين نسخة مطابقة للتعليم الفرنسى، وأن جميع التلاميذ فى هذه المدارس أجانب وسوريين ولبنانيين كانوا يعرفون بشكل جيد شارلمان وجان دارك ولويس الرابع عشر ، فى الوقت الذى يجهلون فيه أبسط المعلومات عن هارون الرشيد أو رمسيس الثانى. وفى كتب التاريخ التى كانوا يدرسونها ، يتعلمون أن سكان بلاد الغال هم أجدادهم(٨٠).

ولم يهمل الإنجليز أيضا الممارسات الثقافية الرامية إلى تأكيد هيمنتهم فقد طبعوا مدارس التعليم الحديث بطابع الثقافة الأنجلو سكسونية وجعلوا لغة التعليم فى مدارس مصر الحكومية هى اللغة الإنجليزية ، ليكونوا طبقة من المتعلمين تفكر كما يفكرون ويحققون من خلالهم مصالحهم السياسية ، وفى مقابل ذلك مارس الفرنسيون هيمنتهم الثقافية بفضل مدارسهم التى تزايد أعدادها وتطابقت مناهجها مع المدارس الفرنسية.

وهكذا أصبح التعليم فى المدارس الحديثة التى تديرها الدولة وتلك التى تخضع للجاليات الأجنبية أداة غزو ثقافى تعمل على تأكيد الانتماء للغرب ومن ثم قبول هيمنته على مقدرات شعبنا(٨١).

زوال التعليم الأجنبى (١٩٥٦)

تعرضت بورسعيد لعدوان سافر فى عام ١٩٥٦ وهو العدوان الثلاثى (إنجلترا وفرنسا وإسرائيل) وكان ذلك إيذانا بالقضاء على التعليم الأجنبى فى مصر، ويعترف أحد الكتاب الفرنسيين المعاصرين بقوله «كانت كارثة للنفوذ الثقافى الفرنسى، فقد تم الاستيلاء على

المنشآت الست الخاصة بالبعثة العلمانية التى كانت تعلم عشرة آلاف و ٥٥٠ تلميذا سنويا . وتحولت مدارس الليسيه إلى مدارس «الحرية» مثلما تحولت كليات فيكتوريا الإنجليزية إلى مدارس «النصر» وحرمت هذه المدارس من مدرسيها الفرنسيين وأصبحت تابعة للجنة حكومية[٨٢].

«فى ساعة واحدة يوم ٣١ أكتوبر ١٩٥٦ فقدت فرنسا نفوذا نسجته بأناة خلال قرن ونصف». وعلى ضفاف النيل أصبح اسمها موضع سخرية وتقوضت حظوتها »[٨٣].

ويمثل القانون رقم ١٦٠ ولائحته التنفيذية الصادرة فى ١٧ مارس ١٩٥٩ نهاية التعليم الأجنبى فى مصر بشكل عملى.

الصحافة فى بورسعيد :

أولا– الصحافة الأجنبية:

جانب آخر من النشاط الثقافى تمثل فى الصحافة الأجنبية فى بورسعيد : الفرنسية واليونانية والإيطالية ، وقد شملت مواد إخبارية وتجارية وإعلاميه وفنية وسياسية وأدبية . وكانت غالبية الصحف الفرنسية نذكر منها:

١– صحيفة Le Journal du Canal وصدرت عام ١٨٦٧ وطبعت فى بورسعيد وكانت تدافع عن مشروع دى لسبس ضد الهجمات التى تشنها الصحافة الإنجليزية على مشروع القناة وكان يديرها الأب مول Le Pere Moll. وذاع صيت هذه الصحيفة فكانت تنشر وتقرأ فى العالم أجمع[٨٤].

٢– صحيفة Journal de Port- Said وقد أصدرها ج باربير J. Barbier سنة ١٨٧٠ ، وهى صحيفة أسبوعية من أربع صفحات بحجم متوسط، وقد أوقفت بناء على أمر الحكومة المصرية فى أواخر فبراير ١٨٧٢ بسبب بعض المقالات السياسية[٨٥].

٣– صحيفة Le Moniteur de Port- Said وقد أصدرها نفس الناشر : ج باربيه وصدرت فى ٢٩ فبراير عام ١٨٧٢ [٨٦].

٤– صحيفة L' Avenir Commerciale de Port - Said : (أى المستقبل التجارى لبورسعيد) وقد أصدرها أ. رو E. Roux فى ٢٧ يونيو ١٨٧٣ وظلت تصدر حتى عام ١٨٧٤م[٨٧].

وقد نشرت هذه الصحيفة نقدا لاذعا للحكومة المصرية إزاء عدم اهتمامها بتعليم المصريين وانتشار الجهل بين أفراد الشعب فى عددها الصادر فى ٢٨ نوفمبر ١٨٧٤ وأن من واجب الحكومة تنوير الأهالى عن طريق العلم والأدب لمعاونتهم كى يتعاونوا فيما بينهم والوفاء لهم بما يلزم فى هذه الحياة من الحق والحرية ، فقد كان ذلك مطمح العقول السليمة من الحكام على مر العصور، مما أدى إلى تأسيس جمعيات خيرية ومؤسسات كان من نتائجها ظهور شخصيات شهيرة ونشأة حكومات قوية وظهور أمم خلد التاريخ ذكراها، وأنه بانتشار العلم والأدب والعدل فى الأمم تتهذب الأخلاق وتزداد الثروة وتسعد الشعوب .

وقد حاولت جريدة الوقائع المصرية الرد على ذلك فأشارت إلى جهود الحكومة المصرية للتصدى للجهل وأنها تسعى لتعميم التعليم بالديار المصرية[٨٨].

٥- جريدة Le Courrier du Port - Said (أى رسالة بورسعيد) وقد أصدرها كل من ماريوس بيرير ، ج. سيرير Marius Perrier & J. Serrier وقد صدرت فى نوفمبر وظلت تصدر حتى عام ١٨٧٧[٨٩] وهذه الجريدة شبيهة بجريدة لافونيير التى كان يحررها إميل روكس وقد تعهد السيد موريس من تلقاء نفسه بالامتثال لقانون المطبوعات . وبناء عليه فقد أصدرت الخارجية ترخيصا له بإنشاء المطبعة والجريدة المذكورة ببورسعيد[٩٠].

وقد اهتمت هذه الجريدة بالشئون التجارية والبحرية، وقد انتقدت الأوضاع فى مدينة بورسعيد وبالأخص الأمور الصحية عندما وجهت اللوم لمستخدمى جمرك بورسعيد الذين يلقون المياه القذرة والقاذورات من الدور الأعلى بالشارع الخلفى والشوارع المحيطة بمبنى الجمرك مما يسبب روائح كريهة وعفونات مضرة بالصحة . ونتيجة لهذا النقد طلبت المحافظة من أمين الجمرك وقف ذلك لمنع نشر مثل هذه الأمور بالجريدة وكانت هذه الجريدة الأكثر انتشاراً فى بورسعيد وقامت هذه الجريدة أيضا بإصدار كتاب بعنوان «رحلة عبر البرزخ» من تأليف كوفيدو H. Couvidou سنة ١٨٧٥ [٩١].

٦- جريدة لاجور سيروانس ، وقد صدرت عام ١٨٧٦ عن نفس الجريدة السابقة وكان يتولى إصدارها جاك سيريير الفرنسى Jacques Serriere وقد تخصصت هذه الجريدة بالإعلانات الخاصة بمحكمة الإسماعيلية المختلطة ومحكمة الاستئناف المختلطة بالإسكندرية[٩٢].

٧- جريدة البسفور إجيبسيان Le Bosphore Egyptien أصدرها ج. سيريير J. Serri-er فقد صدرت فى ٤ مارس ١٨٧٨ وكانت أسبوعية ومخصصة لنشر المواد التجارية الأدبية والحوادث الأجنبية فقط وقد ذاعت هذه الجريدة وانتشرت خارج حدود مدينة بورسعيد ووصلت إلى القاهرة وأصبحت هذه الجريدة المحلية التى تصدر فى بورسعيد معروفة، مما دعا صاحبها ومحررها إلى أن يجعل اسمها «البسفور المصرى» وكان ذلك سنة ١٨٨٠ (٩٣).

وقد اكتسبت هذه الجريدة شهرة وشعبية فى القاهرة وبورسعيد ونتيجة لذلك طلب صاحب الجريدة التصريح له بمعالجة الشئون السياسية والإدارة على صفحات الجريدة وقد أجيب لطلبه بشرط مراعاة القوانين الخاصة بالصحافة والطباعة فى مصر فيما ينشره من مواد سياسية وغيرها . وبدأت فى ذلك اعتبارا من يناير ١٨٨١ . وأدى ذلك إلى الارتفاع بشهرتها مما دعى سيريير إلى الإقامة بالقاهرة بمساعدة أصدقائه ، وأصبحت جريدة البسفور المصرى جريدة يومية بدلا من أسبوعية وأحدثت قدرا كبيرا من الضجة . وقد قام جيرود Giraud - محامى مدير الجريدة- بنشر عدد من المقالات المدوية ، حتى أصبح سكان القاهرة سواء من الأوروبيين أو الوطنيين من عشاقها أو من المفتونين بها، حتى أنهم قاموا بحمل جيرود على الاعناق فى شوارع الأزبكية فى أحد الأيام(٩٤) وكانت مقاومة الخديو إسماعيل لصحف الرأى الفرنسية غير مجدية، فكان إذا أقدم على إلغاء صحيفة سرعان ما تظهر أخرى غيرها فى الميدان وذلك لما كان لها من امتيازات تكفل لها الحماية سواء فى الإنذار أو التعطيل أو الإغلاق النهائى وأجمعت الصحف الفرنسية على تشييع إسماعيل- بعد عزله - أسوأ تشييع وكانت تعبر بذلك عن رأى حكومتها فى إسماعيل . وفى عهد توفيق استمرت الصحف الفرنسية فى الظهور والازدياد كما استمر سيريير فى جهوده فى إنشاء صحف جديدة بالإضافة إلى الصحف السابقة فأنشأ صحيفة سياسية هى :

٨- صحيفة بورسعيد جورنال Port - Said Journal لتحل محل جريدة البسفور المصرى التى صدر الأمر بتعطيلها لعيبها فى ذات أحد الولاة الأصدقاء . ولقد صدر العدد الأول فى ٧ أبريل سنة ١٨٨١ (٩٥). وبعد عام ١٨٨٠ ظهرت صحف كان يديرها بعض المالطين والإيطاليين(٩٦).

٩- جريدة الفنار Le Phare والتى صدرت عام ١٨٨٩ ونشرت نعى أقدم بورسعيدى يمتلك فندق باريس الكبرى(٩٧).

الصحافة اليونانية :

مجلة بروجريه Le Progres الأسبوعية وكانت تصدر باللغة اليونانية وقد توقفت فترة من الوقت ثم عادت إلى الظهور مرة ثانية . وكانت تخصص الصفحتين الأولى والثانية للتحرير باللغة الفرنسية ، أما الصفحتان الثالثة والرابعة فكان التحرير بهما باللغة اليونانية ، ثم انتقلت فيما بعد إلى القاهرة ، وكانت تجارية أدبية ولنشر الإعلانات وكان يديرها لازاريدس Lazarides (٩٨).

الصحافة الإيطالية :

تقدم مأمور قنصلية إيطاليا ببورسعيد فى ديسمبر ١٨٦٧ بطلب إلى محافظة بورسعيد برغبة أحد الإيطاليين ويدعى موفتلين الترخيص له بإنشاء جريدة إيطالية تحمل اسم «الموستيك» وأن تكون أسبوعية تختص بنشر الأخبار والشئون التجارية وقد أحيل الأمر إلى محافظ عموم القناة للتحرير للخارجية التى رأت ضرورة مخابرة قنصل عام إيطاليا فى ذلك. وقد شرع الإيطالى فى إجراءات نشر الجريدة. والصحافة الايطالية فى هذه الفترة لم يكتب لها الازدهار والانتشار، ولم تشهد بورسعيد سوى ظهور صحيفة إيطالية واحدة(٩٩).

الصحافة الوطنية فى بورسعيد :

صدرت أول جريدة مصرية فى بورسعيد عام ١٩١٠ وهى جريدة المؤدب كانت تتابع الأخبار والقضايا المحلية، وأفردت صفحات للثقافة والأدب، وتم إنشاء ثلاث مكتبات عامة بالإضافة إلى مكتبات خاصة كان صاحبها ينظم الاستعارة فيها مقابل اشتراكات زهيدة وهو محمد أبو النور الذى أنشأ فى الثلاثينات جريدة «المستقبل» ودار نشر تحمل نفس الاسم(١٠٠).

كذلك قامت مجموعة من المثقفين بإصدار نشرة دورية هى «الانتصار» إبان العدوان الثلاثى عام ١٩٥٦ على بورسعيد ، فكانت هذه النشرة الدورية عاملا هاما فى كسر العزلة الإعلامية، وتضمنت مقالاتها تحليلا لأبعاد المعركة ومتابعة الأخبار، كما تضمنت إرشادات للتوعية وكشف حيل وأساليب العدو، وتوجيهات إلى أبناء المدينة بالإضافة إلى أشعار تحريضية مباشرة وبسيطة ، وظهرت أغانى السمسمية التى لعبت دورا هاما فى تلك الفترة فى تعبئة الناس بتعبيرها التلقائى ضد الاحتلال (١٠١).

مراكز أخرى للأنشطة الثقافية فى بورسعيد:

تواجدت مراكز متعددة للأنشطة الثقافية فى بورسعيد تمثلت فى المسرح والسينما والموسيقى والغناء والإذاعة والمتاحف والصالونات الثقافية:

المسرح الأجنبى :

وجد ببورسعيد مسرح بحرى متنقل على صندل (Chaland) قبل افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، وكان يسير فى القناة البحرية الصغيرة وعليه فرقة من الممثلين الأجانب ، يبدأون التمثيل بدق الطبول واستعمال الناى والصفارات ثم يقومون بتمثيل بعض الروايات الصغيرة(١٠٢).

كما وجد بمدينة بورسعيد سنة ١٨٧٨م محلات العزف والتمثيل الهزلى والغناء والبغاء(١٠٣). وقد ذكر بعض الأجانب الذين زاروا بورسعيد أو نقلوا عمن زارها وجود المسرح فى المدينة(١٠٤). وأشار بعضهم إلى أن شركة قناة السويس هى التى قامت بإنشاء المسرح وتحملت نفقات إعداده(١٠٥).

المسرح الوطنى البورسعيدى :

أنشئ فى المنزل الكائن بشارع المقدس أول مسرح فى بورسعيد ، ويذكر الحسيب الكيال الذى يؤرخ للمسرح فى بورسعيد : «ترجع صلتى بفن التمثيل إلى العهد الذى كان فيه نخبة الهواة أمثال توفيق الطيب وحامد الصفطى وطلبة رضوان قد أسسوا سنة ١٩٢٧ فرقة رمسيس تيمنا بفرقة رمسيس للفنان يوسف وهبى» وكان الفن يومئذ مدرسة للتثقيف والترفيه على السواء. وقد أنشئ نادى رمسيس سنة ١٩٢٣ وكان يسمى بالنادى الأهلى، وهو نادى اجتماعى ثقافى خيرى غالبية أعضاؤه من الموظفين ، وكان مقره بالدور الأول بالمنزل الكائن بشارع الثلاثينى والمقدس(١٠٦).

ويرجع الفضل فى إنشائه للسيد محمد مصطفى علام(١٠٧) رئيس المستخدمين بمحافظة القناة. وبدأ نشاطه التمثيلى عام ١٩٢٧ بمنزل غندر بشارع أوجينى وفى سنة ١٩٤٠ قدم بعض أعضاء نادى رمسيس استقالاتهم وكونوا ما يعرف بنادى المسرح الذى بدأ نشاطه فى مكان نادى الليرا والذى تم تصفيته أثناء الحرب العالمية الثانية ضمن أملاك الإيطاليين فى بورسعيد واشتهر باسم نادى الجمارك لأن غالبية أعضائه من موظفى الجمارك(١٠٨).

وقدمت جماعة التمثيل بنادى رمسيس أهم روائع أمير الشعراء أحمد شوقى (مجنون ليلى) وقد حضرها فؤاد سراج الدين [١٠٩]، وكذلك مسرحية «رصاصة فى القلب» لتوفيق الحكيم. وهكذا نشأت حركة مسرحية فى بورسعيد مواكبة للحركة المسرحية فى القاهرة وسارت فى نفس الطريق حيث قدمت مسرحيات: سلامة حجازى ويوسف وهبى ونجيب الريحانى وعلى الكسار، حتى أن هناك ممثلين من بورسعيد تخصصوا فى أداء دور هؤلاء النجوم وأصبح ذلك جزءا من التراث المسرحى البورسعيدى. كما قدمت مسرحيات عالمية وظهر فى فترة متأخرة قبل الثورة مسرحيات محلية تناقش هموم وقضايا محلية. وشهدت المدينة نشاطا ثقافيا من خلال هذه المؤسسات كان يدعى إليها أدباء القاهرة البارزين ، واحتلت قضايا التراث مساحات كبيرة من المناقشات[١١٠].

الموسيقى والغناء الأجنبى:

فى أيام الآحادى كان يجتمع نخبة من سكان المدينة فى ميدان دى لسبس[١١١] حيث يستمعون إلى الجوقات الموسيقية التى تعزف أنغامها المختلفة، ويظلون فى ذهاب وإياب حول الميدان يحيون بعضهم بعضا برفع قبعاتهم على الطريقة الأوروبية[١١٢].

كذلك أقيمت حفلات موسيقية فى نفس الميدان (دى لسبس) بواسطة الفرقة الموسيقية الخاصة بالسفينة الحربية المصرية السقا Sakka والتى كانت قد ألقت مرساها فى ميناء بورسعيد ، وكان هدفها الوحيد هى تحية تطلقها مدافعها احتفالا وترحيبا بالسفن الحربية المملوكة للدول الأجنبية عند وصولها لميناء بورسعيد، والرد عند رحيلهم بإطلاق مدافع للتحية اللائقة . وكانت هذه الفرقة مكونة من ٤٠ عازفا موسيقيا يقودهم بعصاه مايسترو مصرى ، وعلى الرغم من سفر السفينة المصرية السقا من بورسعيد ومغادرتها الميناء ، فإن هذا لم يحرم المجتمع البورسعيدى من سماع المعزوفات الموسيقية حيث أنشئت التيرا سانتا Terra Santa بواسطة الأب كابوسان كليمنت Capusan Clement وبعد ذلك بفترة نظمت هذه الفرقة تحت اسم جديد هو «الليرا» Lyra بعد إنذارها وإلغائها لأنها ساهمت بالعزف فى جنازة أحد الماسونيين[١١٣].

وفى حديقة واصف[١١٤] كان يتوسطها كشك موسيقى مخصص للسيدات والأطفال[١١٥] ويبدو أنه كان هناك أكثر من مكان أو محل لسماع الموسيقى ، فإلى جانب كشك الموسيقى كان هناك نادى تقام فيه الاحتفالات ، وكان به بيانو فى مكان آخر كانت الموسيقى العسكرية تعزف فيه وكان يحضر لسماعها الأجانب والوطنيون .

الموسيقى والغناء الوطنى:

إن دراسة الفن الشعبى فى بورسعيد والذى يتمثل فى الغناء يعد مدخلا هاما لدراسة عناصر المقاومة لدى الشخصية البورسعيدية ، وهى تبدأ بأغانى «الضمة البورسعيدية» والتى يؤكد شيوخ الغناء فى المدينة أنها بدأت مع حفر قناة السويس ، فبعد يوم من العمل الشاق تحت سياط السخرة والعشرات يتساقطون يوميا أثناء الحفر، وخليط من البشر جاءوا من محافظات مختلفة من مصر لايكاد أحدهم يعرف الآخر، يواجهون مصيرا مجهولا كانت الذاكرة تأبى أن تستجيب لنداء الأجسام المنهكة لتخلد إلى الراحة ساعتها فقط يتذكرون أنهم بشر وأن لهم ماضى وحياة كانوا يحنون إليها ، يجلسون على أبواب الخيام يقول أحدهم للآخر: «ضم علينا» أى انضم لنا ويبدأون بسرد ذكرياتهم ... الأماكن التى جاءوا منها ثم يغنى كل منهم أغنية من قريته، ويدور الغناء فى الحلقة حسب ترتيب الجالسين . ومع الوقت أخذت أغانى الضمة تكتسب تقاليد الأداء بحيث أصبحت فى النهاية تؤدى كطقس غنائى ، يبدأ أحد الجالسين بافتتاح الغناء الذى يكون عادة إما بموال أو أبيات غزل أشبه بالنسيب ، ثم يأتى الدور على الذى يليه فيغنى مقطع بلحن معين ، ثم يغنى الذى يليه مقطعا آخر على نفس اللحن، وهكذا حتى يصبح دور غناء شارك فيه جميع الجالسين (١١٦).

وبعد ذلك تطور الأمر وكان الجالسن يتبارون فى ارتجال الكلمات وينظمونها فى أبيات مع إيقاع اللحن ويسمى ذلك تطور الأمر وكان الجالسون يتبارون فى إرتجال الكلمات ، وينظمونها فى أبيات، مع إيقاع اللحن ويسمى ذلك : «الدور المقسم».

وقد ورثت الأجيال التالية «الدور المقسم» ليس كمجموعة أغانى وإنما كأغنية واحدة، ولكنها تضم ملامح شتى من مختلف أنحاء مصر.

وشهدت حلقات الضمة فيما بعد غناء التراث الغنائى المصرى والعربى من الموشحات القديمة وشعر التصوف الإسلامى. وكان يستعان بوسائل بدائية قديمة وبسيطة لضبط الايقاع. وأغانى الضمة تسجل لنا بداية التفاعل بين السكان الجدد الذين وفدوا على بورسعيد من أماكن شتى فأنتج مجموع الأصوات صوتا واحدا، خرج به أولئك الناس من الحدود الفردية الضيقة إلى نطاق الجماعة، حيث ظهر الغناء كاستجابة لتفاعل الأفراد فيما بينهم وتفاعلهم مع الواقع المحيط به من ناحية أخرى .

السمسمية :

ظهرت آلة السمسمية لأول مرة فى بورسعيد حوالى الثلاثينات من القرن العشرين واستطاعت هذه الآلة الموسيقية الشعبية البسيطة، أن تطلق فنون الإبداع الشعبى تبلور الوجدان الجماعى لسكان المدينة، وهى تشبه إلى حد كبير آلة الطنبور المنتشرة فى النوبة والصعيد، والتى تطورت بدورها عن آلة الهارب الفرعونية ، ولكنها أصغر حجما من الطنبور وهى تنتسب إلى أبناء النوبة من الوافدين إلى المدينة. لكن مما ساعد على إنتشارها هو بساطتها فى العزف ولها سلم موسيقى غير مدون ، كذلك بساطة الخامات المستخدمة فيها، بحيث يتاح لأى فرد أن يقوم بصنعها باستخدام بعض العصى والأسلاك وطبق معدنى من أطباق الطعام[١١٧].

وأغانى السمسية تفيض بوصف الحياة اليومية التى تمثل أغانى العمل مساحة كبيرة منها، وهى تعطى المهاجر البورسعيدى من قرى مصر الجسارة فى مواجهة البحر، فهى أحيانا أشبه بترانيم للقناة مصدر عيشه ، وهو يروض بها البحر، كما يثأر لنفسه من خلالها ممن يضعون العقبات أمامه ، فهى أشبه بالنميمة التى كان يحملها الإنسان الأول أو التعويذة التى يتلوها للتغلب على قوى الطبيعة . وتبرز من خلال أغانى السمسمية ملامح الشخصية البورسعيدية التى يعتبر البمبوطى والصياد محورين أساسيين فيها.

ويتم غناء السمسمية فى جماعات تسمى الصحبة «الصحبجية» ويصاحبها الرقص الذى يتميز باللياقة والرشاقة ويمثل شريحة يوم كامل فى حياة البمبوطى أو الصياد[١١٩].

كما ظهرت خلال فترة الاحتلال الإنجليزى الأغانى الوطنية التى عبأت الناس ضد الاحتلال والوجود الأجنبى، وربطت ذلك بالملاحقة اليومية له وقطع سبل عيشه .

وتحولت مشاعر الغربة (التى عانى منها جيل الآباء فى أغانى الضمة أحيانا) إلى مشاعر اغتراب لدى جيل الأبناء من فنانى السمسمية نتيجة لهذا الاحتلال[١٢٠].

وليس أبلغ هنا من صوت ابن البلد البورسعيدى وهو يشدو تحت وابل القنابل ليسمعه العالم كله بهذه الأغنية :

«إيدن و بن جوريون وجوموليه
جـايين يحـاربونا على إيه
هو القنال ده فى أراضـيـهم
ولا إحنا خـدناه منيـهم»[١٢١]

السينما :

وجدت ببورسعيد العديد من دور العرض السينمائى الأجنبى والعربى، فعلى سبيل المثال نجد سينما باتييه Pathe والتى انشأها الأخوان مانولى و ينى تروفيلدس وبعد ذلك أطلق عليها اسم «سينما ماجيستك».

وتوضح محاضر مجلس بلدى بورسعيد[١٢٢] أن محمد أفندى عثمان صاحب «سينما عثمان» تقدم للمجلس بتصريح له ببناء غرفة تحت البواكى لوضع ماكينة السينما توغراف ، وعرفت بعد ذلك بسينما ، ومسرح الكزموغراف المصرى، والتى ظلت تذكرة الدخول لها إلى ما قبل هدمها تقل عن القرش صاغ بمليم واحد ، حتى لاتخضع للضرائب .

وكان الكثير يدخلونها مجانا . وفى أول عهدها كانت تستضيف فرق القاهرة أمثال سلامة حجازى وجورج أبيض ونجيب الريحانى وعلى الكسار وأمين صدقى[١٢٣].

كذلك نجد أن صالة الفرقة الموسيقية «مارجيتا» تحولت إلى سينما ريو[١٢٤] وقد تم إنشاء عدد من دور السينما فضلا عن التى أنشأها الأجانب ووصل عدد دور العرض السينمائى ١٥ دارا للعرض [١٢٥].

الإذاعة :

انشاء كامل محمود فى فبراير ١٩٣٠ استوديو لأول إذاعة أهلية فى بورسعيد تحت اسم «محطة أمير الصعيد» بلغ تكاليف إنشائها ٢٠٠ جنيه، وهى محطة لها موجة ترددية على الهواء مباشرة وعلى موجة متوسطة طولها ٩٠ كيلو سيكل، وكان يعتمد فى تمويلها على الإعلانات التجارية لمختلف الأنشطة للأفراد والشركات وأيضا للمناسبات والحفلات للمصريين. وكان سعر إذاعة الإعلان قرشين لمرة واحدة، ولمدة دقيقة، وخمسة قروش للإعلان ثلاث مرات منها مرتان خلال فترة المساء والسهرة ، وكان الاشتراك فى تلك الإذاعة بمبلغ عشرة قروش شهريا ، ويمكن للمشترك الاستماع لاسطوانة واحدة يوميا لأحد مشاهير الطرب والغناء فى ذلك العصر مثل محمد عبد الوهاب وصالح عبد الحى ومنيرة المهدية والآنسة أم كلثوم .

وكانت البرامج اليومية دينية وثقافية وأدبية ورياضية ، ويبدأ إرسال الفترة الصباحية فى السادسة صباحا بتلاوة آيات الذكر الحكيم يليه رأى الدين لأحد العلماء ، وتستمر الفترة الصباحية حتى الثانية بعد الظهر. أما الفترة المسائية وتبدأ فى الخامسة وتنتهى عند منتصف

الليل وتختم بالسلام الملكى. وكانت هذه الإذاعة تبث إرسالها لمدن القناة الثلاث بالإضافة إلى دمياط . وكانت المذيعة حياة عارف تتولى إذاعة الفترة الصباحية، أما المذيع خليل جويد فيتولى الفترة المسائية.

وفوجئت جميع محطات الإذاعة الأهلية بالقطر المصرى بإنذار من وزارة المواصلات بأن توقف هذه الإذاعات إرسالها فى يوم ٢٩ مايو ١٩٣٤ لتبدأ الإذاعة الحكومية المصرية أول إرسال لها يوم الخميس ٣١ مايو عام ١٩٣٤ بصوت المذيع يقول «هنا القاهرة»(١٢٦).

المتاحف :

رأت البلدية ببورسعيد أن تعمل على إنشاء متحف ببورسعيد تمده مصلحة الآثار بمختلف الآثار المصرية لتكون منه نموذجا مصغرا لآثار مصر عبر العصور الفرعونية والإسلامية والقبطية كما يشمل معرضا للوحات الزيتية من صنع فنانى مصر وآخر زراعيا لمختلف منتجاتها الزراعية (١٢٧).

وعلى ناصية شارع النصر نجد منزل رزق الله وهذا المنزل ارتبط بإنشاء أول متحف فى تاريخ بورسعيد ففى جلسة ٢٠ مايو سنة ١٩٢٢ عرض رئيس المجلس البلدى (المحافظ محمود صدقى بك) رغبة مصلحة الآثار المصرية فى مد المجلس البلدى (بالأنتيكات) اللازمة للمتحف المزمع إنشاؤه بالدور الأرضى فى منزل (الخواجة) رزق الله وبجلسة ٨ يوليو ١٩٢٢ وافق أعضاء المجلس البلدى على طبع دليل باللغات : العربية والإنجليزية والفرنسية وبجلسة ٥ مايو سنة ١٩٢٣ المنعقدة برئاسة المحافظ (حسن مظلوم بك) وعلى أثر افتتاح المتحف تم تعيين لجنة إدارية برئاسة رئيس المجلس سعادة حسن مظلوم بك وعضوية مهندس مصلحة الآثار وأعضاء المجلس البلدى والمسيو سيمونينى والدكتور سكوفوبلو وإبراهيم أفندى لهيطة والدكتور على أفندى البحراوى.

وبجلسة ٨ سبتمبر ١٩٢٣ تليت المذكرة التالية (أن كثيرا من السياح يجدون أن أجرة المتحف هى خمسة قروش كثيرة جدا فلا يدخلونه ومن جهة أخرى فإن التراجمة يهملون عمدا إرشاد السياح إلى المتحف لأنهم يفضلون الذهاب بهم إلى المحلات التى تعطى للتراجمة عمولة، فقرر القومسيون أن تخفض أجرة الدخول إلى قرشين ونصف أو ستة بنسات ، وأن تعط للتراجمة مكافأة)(١٢٨).

ولم يستمر المتحف طويلا فى منزل رزق الله، إذ نقل إلى أول شارع النهضة بمبنى الغرفة التجارية(١٢٩).

الصالونات الثقافية والفنية:

أولا ـ الأجنبية :

عند تقاطع شارع دى لسبس بشارع فرعون (١٣٠) يقابلنا «مقهى اللوفر» وأعلاه نادى الجالية الفرنسية، التى كان لها نشاط فى الاحتفالات والندوات والمحاضرات، فنظمت محاضرة لأمين متحف اللوفر بباريس (الأب دو بورجيه) Pere du Bourget عن التاريخ المصرى القديم بصفة عامة والفن المصرى القديم بصفة خاصة ، وكذلك النسيج فى العصر القبطى، وتخلله عرض بالشرائح الزجاجية الملونة عن روائع الفن المصرى القديم ، الموجود بمتحف اللوفر بباريس (١٣١). كذلك نجد نادى الرابطة الفرنسية Alliance L' Francaise . وكان عميد الجالية الفرنسية طبيب الأسنان د. جوتير (Dr. Gautier) وكان لهذه الرابطة نشاط ثقافى راقى، فكانت تنظم المحاضرات وتقيم المعارض فمثلا فى ٢٠ مارس ١٩٥١ افتتح عبد الهادى غزالى بك(١٣٢) المعرض الخاص بالرسامين الفرنسيين العالميين خلال القرن التاسع عشر . وفى ١٨ ديسمبر ١٩٥٢ ألقى البروفيسور زيوجين (Ziogien) وهو أستاذ محاضر بجامعة الإسكندرية ، محاضرة عن فلسفة الكاتب الفرنسى جان بول سارتر (١٣٣). أما بالنسبة للنشاط الثقافى للجالية الإيطالية ، فنجد أن جمعية «دانتى اليجيرى» ببورسعيد وهى إيطالية قد نظمت محاضرات كان يقوم بإلقائها الدكتور Lugi Duri وهى محاضرات فى ٩ فبراير ١٩٥٢ و١٢ مايو ١٩٥٢ عن تاريخ بورسعيد(١٣٥).

وبالنسبة للجالية المالطية نجد أن ناديها الثقافى وكان يسمى «بالنادى المالطى» : (Mul-tese Club) وكان يقع بجوار سينما ماجستيك وكان من أشهر نوادى الجاليات الأجنبية فى بورسعيد . وعقدت فيه الندوات الثقافية وفى ٥ أغسطس من كل عام كانت هذه المنطقة تعج بجمع غفير من أبناء الجالية المالطية بالإضافة إلى لفيف من أبناء الجاليات الأخرى الذين يحضرون الاحتفال بالعيد الوطنى المالطى(١٣٦).

ثانيًا – الوطنية :

وبالنسبة للنشاط الثقافى الوطنى نجد أن محل الحاج سليمان كان منتدى لأهل الفكر والدين ويضم كوكبة من العلماء والشعراء مثل : الشيخ محمود حلبة وهو الرجل الموسوعى

وعميد الصحافة البورسعيدية والشيخ معوض إبراهيم (كبير مفتشى الوعظ والإرشاد بمنطقة القناة) والأستاذ على الألفى (شاعر القناة) والحاج عبده أبو الخير (من كبار تجار الخضر والفاكهة ببورسعيد) كانوا يلتقون كل يوم لقراءة ومناقشة كتاب من كتب الدين والآداب(١٣٧).

كذلك كانت المقاهى الوطنية أشبه بصالونات ثقافية، فنجد «مقهى الاتحاد» (١٣٨)، قصد افتتحه «محمد أفندى» سمى بمقهى الاتحاد نسبة إلى شعار حزب الوفد الذى كان ينادى بوحدة عنصرى الأمة ، من مسلمين وأقباط . وثبت صاحب المقهى صورة كبيرة للزعيم سعد زغلول نظرا لأن أغلب روادها من مؤسسى حزب الوفد . وكان رواد هذا المقهى من رجال الأعمال بالإضافة إلى رجال الفكر والأدب البورسعيدى كشاعر القناة على الألفى ومحمد شردى (مراسل صحيفة المصرى) والأديب عبد الهادى الحديدى. كما كانت مقرا لرؤساء النادى المصرى وعلى رأسهم الحاج عوض فقوسة(١٣٩).

وعلى أية حال يمكن لنا إيجاز الحركة الثقافية الوطنية فى بورسعيد فى الآتى:

أولاً : هذه الحركة الثقافية التى تطورت ونمت داخل المدينة كانت تسير فى رافدين: حركة المثقفين والثقافة الشعبية المحلية، كانتا تهدفان إلى تجسيد أبعاد الشخصية المحلية والقومية فى مواجهة الوجود الأجنبى وتأكيد هويتها .

ثانيًا : بروز وتطور شعور المقاومة- نتيجة الوجود الأجنبى- فقد عبر عن نفسه من خلال الفنون الجماعية ذات الاتصال المباشر بالجمهور، أكثر من الفنون الفردية، إذ ظهر المسرح والأغنية الشعبية الجماعية عن باقى الأشكال الثقافية الأخرى.

ثالثًا : ارتبطت حركة المثقفين بإنشاء المؤسسات الثقافية وقد اقتبست أشكال تلك المؤسسات من الجاليات الأوروبية ، وإن كانت ذات مضامين وتوجيهات وطنية فى حين أن الثقافة الشعبية قد خلقت أشكالها الخاصة، فقد لاقت أغانى «الضمة القديمة والسمسمية» إقبالا واسعا ، فى حين أن أغانى «البيانولا» التى كانت منتشرة بالمدينة أثناء وجود الجاليات الأجنبية حتى فى المناطق الشعبية قد اندثرت برحيل الأجانب.

رابعًا: ارتبطت حركة المثقفين بالأبعاد القومية من خلال ارتباطها بالحركة الثقافية فى مصر بشكل عام وبرزت فيها الأبعاد المحلية خلال فترات الحروب وتصاعد المقاومة، فى حين أن الثقافة الشعبية التى جسدت الأبعاد المحلية كانت تبرز فيها الأبعاد القومية خلال تلك الفترات.

خامسا : لم يكن هناك انفصال بين حركة المثقفين وبين الثقافة الشعبية المحلية ومبدعيها ، حيث يوجد مبدعين يمثلون حلقة اتصال بين الجانبين، وتتدرج إبداعاتهم بين استيعاب الحركة الثقافية للمثقفين والتعبير التلقائي الشعبي، وهم مؤثرون بدرجة كبيرة داخل المدينة ومنهم عدد من شعراء السمسمية وفنانيها.

العلاقة بين الأجانب والمصريين ببورسعيد:

يتحدث البعض عن صدام- الحضارات - ولكننا نجد في هذه المدينة تعايشًا للحضارتين والثقافتين الأوربية والمصرية ، جنبًا إلى جنب على مدى قرن من الزمان- هي فترة الدراسة- فقد أخذت كل واحدة من الأخرى بقدر ما تسمح به العادات والتقاليد.

فقد أقام الأجانب في الحي الإفرنجي ببورسعيد ، وأقام المصريون بقرية العرب ببورسعيد، كما ذكرنا من قبل . وإذا عقدنا مقارنة بين كل من مركز الأجانب والمصريين ببورسعيد ، لوجدنا أن الأجانب قد تمتعوا بكافة الامتيازات وبحماية قناصلهم وتأييدهم. أما المصريون فكانوا في مركز يلي الأجانب الذين توفرت لهم أيضًا كافة أسباب الحياة الكريمة والرفاهية بدرجة أكبر من المصريين.

ولم يكن الأجانب يلتزمون بالقوانين والأوامر والتعليمات ، بينما نجد أن المصريين كانوا أكثر التزامًا. لذلك كان إحساس المصريين في بورسعيد أنهم مواطنون من الدرجة الثانية في الوقت الذي اعتبر الأجانب أن بورسعيد هي بلدهم لما يتمتعون به من مميزات ومكانة اجتماعية وخدمات تفوق ما يتمتع به الوطنيون(١٤٠).

وكان الوطني إذا أراد الذهاب لحي الأفرنج يقول لزميله : «أنا طالع حي الأفرنج» وإذا اتجه لحي العرب يقول: «أنا نازل حي العرب».

ورغم انفصال المدينة إلى حيين متميزين- كما سبق وأوضحنا- إلا أنه كانت هناك اتصالات واحتكاكات بين الأجانب والمصريين . فهناك ظاهرة زواج طبيب مستشفى بورسعيد وهو مصري من فتاة نمساوية طبقًا للشريعة الإسلامية. وقد أثبت الطبيب في طلب الزواج موافقة الزوجة وموافقة أسرتها أيضًا.

كذلك أعلنت إحدى السيدات المسيحيات إسلامها برضاها ورغبتها. ومع ذلك لايمكن القول أن امتزاج الأجانب والمصريين كان بصورة كبيرة ، فقد ظل المصريون وأبناء العرب يقيمون

فى قرية العرب يمارسون فيها حياتهم وعاداتهم ومعيشتهم كما كانت من قبل فى موطنهم الأصلى، بينما أقام الأجانب فى الحى الأفرنجى وعاشوا حياة شبيهة بحياتهم فى بلادهم الأصلية . وقد ظلت قرية العرب بعاداتها وتقاليدها مثاراً لإعجاب الكثير من الأجانب وخاصة السياح (١٤١).

من جانب آخر نلاحظ كثرة حوادث اعتداء الأجانب على المصريين وأبناء العرب ببورسعيد. ومن أمثلة ذلك تعدى بعض اليونانيين على حمال مصرى وعدم تسديد أجرته وكذلك التعدى على مؤذن مسجد بورسعيد وعلى بعض صغار التجار، وتعدى إيطالى على فتاة مصرية بالسكين . ولم يكن الاتصال بوكلاء القناصل يفيد بشئ لصالح المعتدى عليهم، فضلاً عن عدم معاقبة المعتدين فى ظل نظام الامتيازات الأجنبية والتسلط القنصلى .

وامتدت هذه الاعتداءات فشملت مستخدمى الحكومة المصرية من العسكريين والمدنيين، فحدثت حوادث اعتداء كثيرة من بعض اليونانيين والفرنسيين والإيطاليين وغيرهم على قواصة بورسعيد وعلى غفر السواحل وعلى مستخدمى الجمارك (١٤٢).

كما نجد أن موظفى شركة قناة السويس من الفرنسيين- فى ظل الترف الذى نعموا به- وقد اتسمت تصرفاتهم بالعنجهية والترفع إزاء المصريين(١٤٣).

ظاهرة أخرى تمثلت فى توافد أعداد هائلة من السياح الأجانب على مدينة بورسعيد، وكان بمثابة احتكاك حضارى وثقافى بين الوافدين وأهل المدينة. وهكذا أصبح ثغر بورسعيد ملتقى الأجناس البشرية من مشارق الأرض ومغاربها . فكان الممر الرئيسى ليس فقط لتجارة الشرق والغرب بل أيضًا لحركة الركاب بين الشرق والغرب (خلال فترة الدراسة) (١٤٤).

فالسفر بالسفن كان هو الوسيلة الوحيدة بين القارات حتى منتصف القرن العشرين إلى أن نافست الطائرة السفينة فى حركة نقل الركاب بين الشرق والغرب .

وكانت بورسعيد محطة رئيسية ينزل فيها الركاب من كل الأجناس ، يمضون فيها الليل انتظاراً لعبور سفنهم فى الصباح ، وكان الآلاف من الركاب يستمتعون بقضاء وقتهم فى هذه المدينة التى نافست ميناء نيويورك فى حركة السفن بها طوال العام(١٤٥).

وعندما تقترب السفينة من ميناء بورسعيد يقع نظر الركاب على أول مبنى على ناحية شارع السلطان حسين وشارع كتشنر، وهو مبنى كازينو بورسعيد الفخم ، حيث توفرت فيه

جميع أسباب الراحة. كذلك يطالعهم متجر «سيمون أرزت» وفندق «مارينا بالاس» ومكاتب شركة قناة السويس ذات القباب الثلاث واستراحة ضباط الأسطول البريطاني لشرق البحر المتوسط ومبنى قسم الميناء الجديد ببورسعيد [١٤٦]، وفندق «أيسترن اكتستشنج» أو البيت الجديد الواقع عند تقابل شارع فؤاد الأول بشارع أوجيني[١٤٧].

وبعد أن يخرج الركاب من أبواب الجمرك يتجهون إلى شارع الأمير فاروق الذي كان يعرف باسم «شارع التجارة» حيث يجدون أمامهم مكتب التلغراف فيتسابقون إليه لإخطار ذويهم باتجاهاتهم أو بمحل وصولهم. وبعد ذلك يندسون في زحام الشوارع . وهنا تجد أصحاب المتاجر وهم ينادون هؤلاء السياح بكل لغات العالم في أبواق مضخمة للصوت، فهذا صاحب مكتبة يدعو لمكتبته باللغة الفرنسية والإنجليزية والإيطالية والألمانية واليونانية، حسب ما يتوسمه في جنسية هؤلاء السياح .

وهذا بائع صحف يصيح بأعلى صوته مقاربًا لبيع جرائده ، وذاك ينادي على أدوات الكتابة وآخر على الملابس وآلات التصوير ، وذلك يبيع نظارات مكبرة وهنا مصنوعات شرقية، وهناك صراف يستبدل العملة الأجنبية بعملة محلية. وبعد عبور هذا الضجيج الذي تختلط فيه جميع اللغات تصل إلى تقاطع شارع فاروق بشارع فؤاد الأول حيث توجد مشارب البيرة ومقاهي من الدرجة الأولى يستريح فيها السياح لبعض الوقت ويتناولون شيئًا من المرطبات . وتوجد في كل هذه المقاهي فرق موسيقية تعزف أحدث الأدوار الموسيقية بأشجى الأنغام جذبًا للزبائن.

وتتعدد أخلاط السياح ، فنجد الهندي السابح في أحلامه وبجواره الصيني بعيونه الصغيرة البراقة وبجواره الياباني وبجواره الطالب الأنامي في طريقه إلى جامعات باريس ويرفقته زميله الطالب الماليزي المبعوث إلى الجامعة الأزهرية بالقاهرة.

كما تجد أيضًا السائح الأمريكي وقد أحاط به الباعة والصيارفة والأدلاء والحمالون وبجواره الأوربي المشدود أمام مناظر الشرق الآخاذة.

هنا يبدأ تعارف الشرقي بمقدمات الحضارة الغربية ، ويبدأ تعارف الغربي بمقدمات الحضارة الشرقية، فتتلاشى قوة الصدمة التي تنتج عن الانتقال الفجائي بين الشرق والغرب.

تلك هي خاصة بورسعيد التي تتميز بها عن سائر المدن بعد أن أصبحت محطة أساسية للخطوط الملاحية ولخطوط سفن الركاب على وجه الخصوص[١٤٨].

وكان ملوك مصر وأمرائها وكبار رجالاتها يفضلون السفر من ميناء بورسعيد عن السفر عن طريق ميناء الإسكندرية. فكانت أول زيارة رسمية للملك الشاب فاروق الأول ببورسعيد فى ٢٧ مارس ١٩٣٧ عندما توجه لأوربا ترافقه والدته الملكة نازلى وشقيقاته الأميرات، حيث زار إيطاليا وفرنسا وسويسرا وكان فى استقباله ببورسعيد محافظ القناة (محمد السيد شاهين بك) وأعيان بورسعيد(١٤٩).

العبور الليلى للسفن فى قناة السويس:

ظلت قناة السويس منذ افتتاحها للملاحة العالمية (١٨٦٩) وحتى عام ١٨٨٦ تخضع لنظام الملاحة نهاراً فقط. ولكن فى عام ١٨٨٦ تم تزويد السفن بكشاف فى مقدمتها Projector لينير لها الممر الملاحى ونجحت التجربة وكان ذلك بمثابة ثورة فى حركة الملاحة بالقناة، وكان لذلك أثره الفعال اقتصادياً وسياسيًا على مجريات الأمور، وتهدئة الصراع بين الشركة وعملائها والحكومة البريطانية بسبب التأخير فى عبور السفن فقد كان المعدل الزمنى لعبور السفن القناة فى عام ١٨٨١ هو ٤٥ ساعة و٥٣ دقيقة ، وارتفع إلى ٥٣ ساعة ، ٤٦ دقيقة عام ١٨٨٢ بسبب القيود الصحية التى فرضها الحجر الصحى . وكانت السفن تفقد ١٠ ساعات فترة الانتظار الليلى، وهو متوسط الليل فى مصر . إلا أنه فى عام ١٨٨٦ بعد تطبيق نظام العبور الليلى بلغ المتوسط الزمنى لعبور القناة ٢٠ ساعة و٤٢ دقيقة وهذا يمثل نسبة خفض قدرها ٤٢٪ من زمن العبور.

إلا أن هذا العبور السريع أثر فى نفس الوقت على أصحاب الحوانيت فى بورسعيد ، ذلك أن ركاب السفن لم يعودوا فى حاجة إلى قضاء الليل فى الشرب بالميناء فى انتظار العبور بالقناة . كذلك أضر بتجارة البمبوطية وزاد من الحوادث الملاحية لقوارب الأهالى(١٥٠).

الهوامش

١- عبد العزيز الشناوى، السخرة فى حفر قناة السويس (عصر سعيد) ، ص٥١ .

٢- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس ص٢١٨ .

٣- Sabri, M., Bey L'Empire Egyptienne sous Ismail et L'ingerence Anglo francaise. Paris 1933 , p. 207 .

٤- عبد العزيز الشناوى، السخرة فى حفر قناة السويس (عصر اسماعيل) ص٤١٥ .

٥- فؤاد فرج، مرجع سابق ص٢١٨ .

٦- قام دى لسبس بتجميع أبناء جزيرة كاسوس اليونانية فى منطقة واحدة عرفت بحارة الكاشوتية فى جزء من شارع محمد على- راجع : ضياء الدين ، بورسعيد ص١٤٨ .

٧- ضياء الدين، بورسعيد ص٧٨ .

٨- ضياء الدين، بورسعيد ص١٤٧ .

٩- مدير جريدة Phar Port Said .

١٠- ضياء الدين، المرجع السابق ، ص١٥٨ .

١١- ولدت سنة ١٨١٩ وجلست على العرش ١٨٣٧ وتوفيت ١٩٠١ .

١٢- وهى تابعه لشركة المساجيرى ماريتيم الفرنسية.

١٣- Charles Roux. L'Isthme et le Canal de Suez t . 2. Paris 1901 . p. 335-336 .

١٤- نحات فرنسى (١٨٢٤-١٩١٠) .

١٥- روبير سوليه ، مصر ولع فرنسى ص٢٦٩ .

١٦- Charles Roux, t. 2 . Op. cit. pp. 338-341 .

١٧- أحمد شفيق باشا، مذكراتى فى نصف قرن ج٢ سلسلة تاريخ المصريين العدد رقم ٨٤ ، ص ص٣١٤-٣١٥ .

١٨- المرجع السابق، ص٣١٦ .

١٩- فؤاد فرج، مرجع سبق ذكره ص ص٢٢٦-٢٢٧ ، وانظر الرسم بملحق الدراسة .

٢٠- روبير سوليه ، مصر ولع فرنسى ص٢٧٠ .

٢١- السيد حسين جلال، قناة السويس والتنافس الاستعمارى الأوروبى ص ص٢٣٩-٢٤٣ .

٢٢- عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى، وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر، دار المعارف، ١٩٦٩ ، ص٦١١ .

٢٣- جلسة مجلس بلدى بور سعيد فى ٢٢ / ٩ / ١٩٣٢ وكان الماجور هدسون (من الجيش الاسترالى).

٢٤- ضياء الدين، مرجع سبق ذكره ، ص١٣٧ .

٢٥- المرجع السابق .

٢٦- ضياء الدين، الأطلس التاريخى. الطبعة الثالثة ، ص ص١٠٥-١٠٦ .

٢٧- بيير سوليه . مصر ولع فرنسى ص٣١٨ .

٢٨- المرجع السابق .

٢٩- المرجع السابق .

٣٠- يعرف الآن باسم : الثلاثينى أو شارع سعد زغلول .

٣١- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس ص٢٣٥ .

٣٢- ضياء الدين، مرجع سبق ذكره ص٨٨ .

٣٣- مرجع سابق ص١٤٨ .

٣٤- إن هذا النوع من التعليم قد بدأ لأغراض دينية بحتة ، حيث كانت البابوية تستهدف نشر نفوذها فى الشرق وفى مصر خاصة وإخضاع الأقلية القبطية الأرثوذكسية فى مصر لرياستها ، وكذلك بذلت الأرساليات الدينية البروتستنتية مجهودات كبيرة لتحويل أقباط مصر إلى البروتستنتية (فى القرن التاسع عشر) . راجع جرجس سلامة، تاريخ التعليم الأجنبى فى مصر ص١٥ .

٣٥- ضياء الدين، موسوعة تاريخ بور سعيد ص٦٥ .

٣٦- راجع كل من : أحمد عزت عبد الكريم، تاريخ التعليم فى مصر، القسم الثانى، ص٨٤٦ ، جرجس سلامة، تاريخ التعليم الأجنبى فى مصر ص١٣٩ وزين العابدين، بورسعيد ص٣٤٦-٣٤٧ .

٣٧- زين العابدين ، بورسعيد ص٣٤٧ وأحمد عزت عبد الكريم ، مرجع سبق ذكره ص٨٤٦ .

٣٨- زين العابدين ، بورسعيد ص٢٤٧-٢٤٨ .

٣٩- سلامة جرجس، التعليم الأجنبى فى مصر ص١٤٤-١٥٤ .

٤٠- المرجع السابق ص١٥٤ .

٤١- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص٣٤٨ .

٤٢- المرجع السابق.

٤٣- المرجع السابق ص٣٤٨-٣٤٩ .

٤٤- المرجع السابق ص٣٤٩ .

٤٥- المرجع السابق ص٣٥٠ .

٤٦- جرجس سلامة، تاريخ التعليم الأجنبى فى مصر ص٥٣ .

٤٧- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص٣٥١ .

٤٨- عبد الفتاح تركى وآخرون، تاريخ التعليم فى مصر، ص١٣٢-١٣٣ .

٤٩- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص٣٥١ .

٥٠- المرجع السابق ص٣٥٢ .

٥١- وهو مدير البنك العثمانى فى بورسعيد .

٥٢- وهو يعمل صراف بشركة قناة السويس.

٥٣- وكيل ملاحى.

٥٤- وكيل مؤسسة اللويدز الألمانية ببورسعيد .

٥٥- زوجات السادة كوفيدو وفرنشيس وهاسيه وباينيه رونز برج وراتشيوتى .

٥٦- I. Dorini , Eltimsah , pp. 31-32 .

٥٧- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ص٣٥٢-٣٥٣ .

٥٨- المرجع السابق ص٣٥٤ .

٥٩- المرجع السابق.

٦٠- وهو مدير شركة ليبون الخاصة بالإنارة فى بور سعيد .

٦١- I. Dorini , Eltimsah, Op. cit , p. 32 .

٦٢- أمين سامى ، التعليم فى مصر ص٦٦ ، ٧٩ .

٦٣- زين العابدين ، مرجع سبق ذكره ص٣٥٦ .

٦٤- المرجع السابق ص٣٥٩ .

٦٥- المرجع السابق ص٣٥٩- ٣٦٠ .

٦٦- المرجع السابق ص٣٦٠ .

٦٧- أحمد عزت عبد الكريم ، المرجع السابق ص٣١٧-٣٥٤ .

٦٨- حسين واصف باشا الذى نسب إليه اسم المدرسة .

٦٩- ضياء الدين حسن القاضى ، بورسعيد ص١١٩ .

٧٠- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص٣٦٣ (نقلا عن وثائق القلعة) .

٧١- وهو إمام جامع القرية ، وهو عالم فاضل .

٧٢- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص٣٦٣ .

٧٣- جرجس سلامة ، تاريخ التعليم الأجنبي في مصر ص٣٨ .

٧٤- إحصائية وزارة التربية والتعليم عام ٥٧ / ١٩٥٨ الملحق الإضافي ١١٠١ .

جرجس سلامة ، أثر الاحتلال البريطاني في التعليم القومي في مصر (١٨٨٢-١٩٢٢) ، ص٢٣٤ .

٧٥- R . Gault , the Conflict of French Educational Philosophies in Egypt , pp. 6-8 .

٧٦- وهي لسان حال سلطات الاحتلال .

٧٧- جريدة المقطم بتارخ ١٥ يوليو ١٨٩٠ .

٧٨- جريدة المقطم في ٢١ نوفمبر ١٨٩٠ .

٧٩- عبد الفتاح تركي وآخرون ، تاريخ التعليم في مصر ص١٦٨ .

٨٠- المرجع السابق ص١٦٨-١٦٩ .

٨١- المرجع السابق ص١٦٩ .

٨٢- روبير سوليه ، مصر : ولع فرنسي، ترجمة لطيف فرج . الهيئة المصرية العامة للكتاب ص٣٩١ .

٨٣- المرجع السابق ص٣١٩ .

٨٤- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص٣٦٧ .

٨٥- I. Dorini . Eltimsah . Port- Said aprés. L. inaugeration du canal du Suez (1869-1900) , p. 32 .

٨٦- زين العابدين شمس الدين، بور سعيد، ص٣٧٠-٣٧١

٨٧- I . Dori . Op. cit .

٨٨- زين العابدين ، بورسعيد ص٣٧٢-٣٧٣ .

٨٩- I. Dori . On. cit . p. 32 .

٩٠- زين العابدين ، بورسعيد ص٣٧٣ .

٩١- المرجع السابق جرجس ٣٧٣-٣٧٥ .

٩٢- I. Dori , Op. cit. p. 32 .

٩٣- زين العابدين شمس الدين، بور سعيد ص٣٧٦-٣٧٧ .

٩٤- المرجع السابق ص٣٧٧ .

٩٥- المرجع السابق .

٩٦- I. Dori, Op. cit. p. 32 .

٩٧- Ibid .

٩٨- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص٣٧٩ .

٩٩- المرجع السابق ص٣٧٩-٣٨٠ .

١٠٠- سهام بيومى ، الثقافة فى بورسعيد من المقومة إلى الانفتاح. مقالة فى مجلة المنتدى الفكر ببورسعيد الكتاب الثالث (مارس ١٩٩٥) إصدار كلية التربية ببورسعيد.

١٠١- المرجع السابق ص٥٩ .

١٠٢- عبد العزيز الشناوى ، السخرة فى عصر إسماعيل .

١٠٣- دفتر ٢٧٨ وثائق عابدين رقم ٣٥٩ ، ٣٧٢ ، ٤٠٠ فى ٢ ، ١١ ، ٥ صفر سنة ١٢٨٨هـ - و٨ صفر سنة ١٢٩٥هـ .

١٠٤- زين العابدين شمس الدين، بور سعيد ص٣٨١ .

١٠٥- المرجع السابق ص٣٨١ .

١٠٦- حاليا أعلى محل أبوذكرى للأسماك .

١٠٧- ضياء الدين ، بور سعيد ص١٦٣ .

١٠٨- المرجع السابق ص١٢٦ .

١٠٩- وزير الداخلية آنذاك.

١١٠- سهام بيومى، مرجع سابق ذكره ص ص٥١-٥٢ .

١١١- الآن يسمى ميدان المنشية.

١١٢- فؤاد فرج ، منطقة القناة ص ص٢٣٤-٢٣٥ .

١١٣- Lugi Dori, Op. cit. pp. 34-35 .

١١٤- نسبة إلى المحافظ حسين واصف .

١١٥- ضياء الدين، بورسعيد ص١٣٧ .

١١٦- سهام بيومى مرجع سبق ذكره ص ص٥٢-٥٣ .

١١٧- المرجع السابق ص ص٥٣-٥٤ .

١١٨- المرجع السابق .

١١٩- المرجع السابق ص ص٥٤-٥٥ .

١٢٠- المرجع السابق ص٥٥ .

١٢١- المرجع السابق ص٩٥ .

١٢٢- محضر مجلس بلدى ببور سعيد بتاريخ ٢٥ يوليو ١٩٢٠ .

١٢٣- ضياء الدين ، بورسعيد ، ص١٥٩ .

١٢٤- المرجع السابق ص١٢٨ .

١٢٥- سهام بيومى ، مرجع سبق ذكره ص٥١ .

١٢٦- ضياء الدين ص ص١٦٢-١٦٣ .

١٢٧- فؤاد فرج ص٢٤٢ .

١٢٨- ضياء الدين ص١٣٦-١٣٧ .

١٢٩- المرجع السابق ص١٣٧

١٣٠- راجع أسماء الشوارع القديمة وأسماءها الحالية من البحث.

١٣١- ضياء الدين ، مرجع سابق ذكره ص١٥٩ .

١٣٢- محافظ القناة.

١٣٣- ضياء الدين ، مرجع سابق ص١٢٦ .

١٣٤- كان والده يعمل مترجما لدى دى لسبس .

١٣٥- Lugi Dori . Op. cit . p. 28 .

١٣٦- ضياء الدين، بورسعيد . مرجع سبق ذكره ص١١١

١٣٧- المرجع السابق ص١٥٩ .

١٣٨- كان يقع فى شارع الهلالية .

١٣٩- ضياء الدين ، بورسعيد ص١٦٣ .

١٤٠- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ، ص ص٩٥-٩٦ .

١٤١- المرجع السابق ، ص٩٩ .

١٤٢- المرجع السابق ، ص ص٧٦-٧٧ .

١٤٣- جاك بيرك ، مصر الإمبريالية والثورة ، ترجمة يوسف شاهين ، ص٢٣٨ .

١٤٤- راجع جدول حركة عبور الركاب عبر قناة السويس في فترة الدراسة في ملحق البحث.

١٤٥- بلغت أعداد السفن التي كانت تعبر القناة ٢٠,٠٠٠ سفينة سنوياً .

١٤٦- وهو جوازات الميناء حالياً .

١٤٧- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس، ص ص٢٢٩-٢٣٠ .

١٤٨- لمزيد من التفاصيل عن الخطوط الملاحية التي تعبر قناة السويس، راجع للمؤلف كتاب: الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩-١٨٨٣) الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٥ ، ص ص٨٥-١٠٥ .

١٤٩- ضياء الدين ، بورسعيد ، ص١٤٠ .

١٥٠- Bulletin Decadaire . No . 532 . 22 September, 1886 .

مراجع البحث

أولاً : المراجع العربية :

١- أحمد شفيق باشا، مذكراتى فى نصف قرن (جـ٢)، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٨٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب.

٢- د. أحمد عزت عبد الكريم ، تاريخ التعليم فى مصر إسماعيل ، مكتبة النصر، القاهرة، ١٩٤٥ .

٣- د. السيد حسن جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعمارى الأوربى (١٨٨٢-١٩٠٤)، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٨٠ ، ١٩٩٥ .

٤- د. السيد حسن جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٧٩ .

٥- جاك بيرك، مصر .. الإمبريالية والثورة ، ترجمة يونس شاهين ، الهيئة المصرية العامة للكتاب،، القاهرة ، ١٩٨٧ .

٦- د. جرجس سلامه ، تاريخ التعليم الأجنبى فى مصر ، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية ، القاهرة، ١٩٦٣ .

٧- د. جرجس سلامه ، أثر الاحتلال البريطانى فى التعليم القومى فى مصر (١٨٨٢-١٩٢٢)، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة (ط١) ، ١٩٩٦ . .

٨- روبير سوليه ، مصر : ولع فرنسى، ترجمة لطيف فرج، مكتبة الأسرة ، القاهرة ، ١٩٩٩ .

٩- د. زين العابدين شمس الدين نجم ، بورسعيد (تاريخها وتطورها منذ نشأتها ١٨٥٩ حتى عام ١٨٨٢)، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٨٧ .

١٠- سهام بيومى، الثقافة فى بورسعيد ، الكتاب الثالث، كلية التربية ببورسعيد ، مارس ١٩٩٥ .

١١- ضياء الدين حسن القاضى، موسوعة تاريخ بورسعيد ، ط١ ، مطبعة المستقبل ببورسعيد ، ١٩٩٧ .

١٢- ضياء الدين حسن القاضي ، الأطلس التاريخي لبطولات شعب بورسعيد عام ١٩٥٦، ط٣ ، مطبعة المستقبل ببورسعيد .

١٣- د. عبد العزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس (عصر سعيد) منشأة المعارف بالاسكندرية ، ط٣ ، ١٩٦٦ .

١٤- د. عبد العزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس (عصر اسماعيل، ١٩٥٢) .

١٥- د. عبد العزيز محمد الشناوي ، د. جلال يحيى ، وثائق ونصوص - التاريخ الحديث والمعاصر ، دار المعارف ، ١٩٦٩ .

١٦- د. عبد الفتاح إبراهيم تركي وآخرون ، تاريخ التعليم في مصر، مطبعة جامعة طنطا ، (بدون تاريخ) .

١٧- د. عمر عبد العزيز عمر ، تاريخ مصر الحديث والمعاصر (١٥١٧-١٩١٩) ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية، ١٩٩٧ .

١٨- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس (المجلد الثاني) ، مطبعة المعارف ومكتبتها بمصر ، ١٩٩٤ .

ثانيًا - المراجع أجنبية :

1- Charles Roux , L'isthme et la Canal de Suez T.2, Paris 1901 .
2- R. Gault , The Conflict of French Educational Philosophies in Egypt.
3- Sabri, M. Bey , L'Empire Egyptienne sous Ismail et Ingerence Anglo-Francaise , Paris , 1933 .

ثالثا : دوريات عربية :

- جريدة المقطم .

رابعًا - دوريات أجنبية :

1- Eltimsah , Lugi Dorini , Port Said aprés L'inaugeration du Canal du Sues. (1869-1900) .
2- Le Canal De Suez, Bulletin Décadaire de la Compagnie Universlle du Canal Martime de Suez.

ملاحق البحث

بيان بأسماء شوارع بورسعيد القديمة والأسماء الحديثة

الأسماء القديمة	دلالاتها	الأسماء الحديثة
Rue Des Dames	شارع السيدات	شارع ممفيس
بوليفار دى بورت *	شارع الميناء	شارع فؤاد الأول وحاليا شارع الجمهورية
شارع البولانجيرى	شارع المخابز	شارع القسطنطينية
شارع لاسييرى	شارع ورشة الخشب	شارع رمسيس
شارع دى سيركل	شارع الدائرة أو شارع النادى	شارع فرعون
شارع ارسينال	شارع الترسانة	شارع اسماعيل
شارع اوجينى	(امبراطورة فرنسا)	شارع صفية زغلول
دولا ديفيزيون	شارع التفتيش أو القسم	شارع سعيد
شارع بابل	لم يتغير	شارع بابل
شارع التجارة	————	شارع فاروق وحاليا النهضة
كيه دى نورد	الرصيف الشمالى	شارع دى لسبس وحاليا سعد زغلول
كيه دى سيد	الرصيف الجنوبى	شارع الإسكندر الأكبر
ميدان دى لسبس	————	ميدان سعد زغلول

* هذا الشارع هو الشارع الرئيسى بالمدينة وأسماء الفرنسيون هكذا ليذكرهم بمدينة مرسيليا .

(حركة الركاب فى قناة السويس)

(١٨٧٠-١٩٥٤)

السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب
١٨٧٠	٢٦,٧٥٨	١٨٩٨	٢١٩,٥٥٤	١٩٢٦	٢٨٦,٤٣٢
١٨٧١	٤٨,٤٢٢	١٨٩٩	٢٢١,٣٣٢	١٩٢٧	٣٤٠,٣١٨
١٨٧٢	٦٧,٦٤٠	١٩٠٠	٢٨٢,٥١١	١٩٢٨	٣١٧,٧١٨
١٨٧٣	١٨,٠٣٠	١٩٠١	٢٧٠,٢٢١	١٩٢٩	٣٢٥,٨٥٥
١٨٧٤	٧٣,٥٩٧	١٩٠٢	٢٢٣,٥١٣	١٩٣٠	٣٠٥,٢٠٢
١٨٧٥	٨٤,٤٤٦	١٩٠٣	١٩٦,٠٢٤	١٩٣١	٢٧٠,٦٥٧
١٨٧٦	٧١,٨٤٣	١٩٠٤	٢١٠,٩٨٠	١٩٣٢	٢٦١,٧٧٤
١٨٧٧	٧٢,٨٢٢	١٩٠٥	٢٥٢,٦٩١	١٩٣٣	٢٥٣,٩٤٠
١٨٧٨	٩٩,٢٠٩	١٩٠٦	٣٥٣,٨٨١	١٩٣٤	٢٦٢,١٢٢
١٨٧٩	٨٤,٥١٢	١٩٠٧	٢٤٣,٨٢٦	١٩٣٥	٦٢٥,٤٦٥
١٨٨٠	١٠١,٥٥١	١٩٠٨	٢١٨,٩٦٧	١٩٣٦	٧٨١,٩٢٩
١٨٨١	٩٠,٥٢٤	١٩٠٩	٢١٣,١٢٢	١٩٣٧	٦٩٧,٨٠٠
١٨٨٢	١٣١,٠٦٨	١٩١٠	٢٣٤,٣٢٠	١٩٣٨	٤٧٩,٨٠٢
١٨٨٣	١١٩,١٧٧	١٩١١	٢٧٥,٢٥٩	١٩٣٩	٤١٠,٥٢٣
١٨٨٤	١٥١,٩١٦	١٩١٢	٢٦٦,٤٠٣	١٩٤٠	١٦٧,٨٠٥
١٨٨٥	٢٠٥,٩٥١	١٩١٣	٢٨٢,٢٣٥	١٩٤١	١٤,١٢٤
١٨٨٦	١٧١,٤١١	١٩١٤	٣٩١,٧٧٢	١٩٤٢	٥٩٠
١٨٨٧	١٨٢,٩٩٧	١٩١٥	٢١٠,٥٣٠	١٩٤٣	١٧٣,٢٦٩
١٨٨٨	١٨٣,٨٩٥	١٩١٦	٢٨٣,٠٣٠	١٩٤٤	٤١٨,٨٣٢
١٨٨٩	١٨٠,٥٩٤	١٩١٧	١٤٢,٣١٣	١٩٤٥	٩٨٣,٩٣٧
١٨٩٠	١٦١,٣٥٣	١٩١٨	١٠٥,٩١٤	١٩٤٦	٩٣٢,٠٠٧
١٨٩١	١٩٤,٤٦٧	١٩١٩	٥٢٧,٥٠٢	١٩٤٧	٥٨٧,١٣٥
١٨٩٢	١٨٩,٨٠٩	١٩٢٠	٥٠٠,١٤٧	١٩٤٨	٤٥٤,٨٦٤
١٨٩٣	١٨٦,٤٩٥	١٩٢١	٢٩٥,١٩٩	١٩٤٩	٦١٠,٩٥١
١٨٩٤	١٦٥,٩٨٠	١٩٢٢	٢٧٥,٠٣١	١٩٥٠	٦٦٤,٢٨٤
١٨٩٥	٢١٦,٩٣٨	١٩٢٣	٢٤٦,٣٣١	١٩٥١	٥٨٨,٩٤٧
١٨٩٦	٣٠٨,٢٤٣	١٩٢٤	٢٦٣,٨٦٩	١٩٥٢	٥٧١,٤١٦
١٨٩٧	١٩١,٢١٥	١٩٢٥	٢٦٩,٥٢٢	١٩٥٣	٥٥٤,٠٩٣
				١٩٥٤	٥٣٧,٩٧٦

المصدر كل من :

Paul Raymond , Histoire De la navigation dans le canal de suez . le Caire. 1956, p. 247 .

Hallberg , W. charles ., The Suez Canal . its history and diplomatic importance . London. 1931 , p. 351 .

الدراسة السابعة

التعليم والتدريب البحري في مصر وانعكاساته على التنمية البشرية في إفريقيا *

---

* ندوة معهد الدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة (٢٩-٣٠ مارس ٢٠٠٣) عن التنمية البشرية في أفريقيا. جارى طبعه بالمعهد .

نقاط البحث

١- دور التعليم والتدريب فى تنمية رأس المال البشرى .

٢- التعليم والتدريب البحرى فى مصر .

٣- الموانى والأساطيل البحرية والتجاره الخارجية للدول الافريقية.

٤- دور الاكاديمية العربية للنقل البحرى فى خدمة الدول الافريقية.

٥- التعليم والتدريب البحرى فى افريقيا .

٦- اتحاد معاهد التدريب البحرى الافريقية .

٧- الاكاديميات الاقليمية للتدريب البحرى فى افريقيا .

١ – دور التعليم والتدريب فى تنمية رأس المال البشرى :

تعتبر الموارد البشرية هى العامل الفعال فى إحداث التنمية واستغلال الموارد البشرية، اذ لا تقل هذه الموارد أهمية عن توافر رؤوس الأموال . وتشمل الموارد البشرية المهـــارات والمعرفة والقدرات التى يمتلكها البشر والطاقات الكامنة المتاحة للتنمية .

لقد بدأ الاقتصاديون يربطون بين الإنفاق على التعليم وبين معدلات النمو الاقتصادى فى المجتمع ، وأخذت النظرة نحو الاستثمار فى التعليم تتغير وتعتبر الانفاق على التعليم نوع من الانفاق الاستثمارى ، حيث يترتب على هذا الانفاق زيادة فى مهارات وقـــدرات الافـــراد وبالتالى ارتفاع مستوى الانتاج القومى .

ويذكر الاقتصادى الشهير " فردريك هاربسون " ان هذه الموارد تمثل الأساس لـــثروة الأمم ، وأن رأس المال والموارد الطبيعية هى عناصر انتاج سلبية ، وأن العنصر البشرى هو عامل الانتاج النشيط الفعال ، إذ أنه هو الذى يقوم بتكوين رأس المـــال المـــادى واســـتغلال الموارد الطبيعية وبناء المؤسسات والتنظيمات الاجتماعية والاقتصادية والسياســـية ، ودفـــع عجلة التنمية الاقتصادية الى الامام .

كما يؤكد هاربسون " أنّ الدولة التى لا تستطيع ان تنمى القدرات والمعـــارف لـــدى شعبها، وأنّ تستخدم هذه القدرات والمعارف بشكل فعال لخدمة الاقتصاد القومى ، إن مثل هذه الدولة لن تستطيع ان تطور اى شكل آخر " (١)

كذلك أكد كل من هوبسون وسى .م. ميرز بقولهما : " ان اكتشاف الموارد الطبيعيـــة واستثمارها وتحريك رأس المال وتطور التكنولوجيا وانتاج السلع والقيام بالأعمال التجاريـــة يحتاج الى موارد بشرية ماهرة " (٢)

وفى بداية الستينات من القرن العشرين قام الاقتصاديان : شولز ودينسون كل بمفرده باثبات أن التعليم يساهم بشكل مباشر فى زيادة الدخل القومى وذلك عن طريق رفـــع كفـــاءة وانتاجية اليد العاملة . وقد ابدى البنك الدولى مؤخراً اهتماماً كبيراً بقضية التعليم وأثر ذلك فى رفع مستوى العنصر البشرى فى البلدان النامية وما ينتج عـــن ذلـــك مـــن ارتفـــاع النمـــو الاقتصادى(٣) .

وقد استخدم دينسون Dension وآخرون (١٩٦٢) فكرة دالة الانتاج لقياس مصـــادر النمو المختلفة فى اقتصاد الولايات المتحدة خلال الفترة (١٩١٠ – ١٩٦٠) وقد استخدم دالة الانتاج البسيطة المعروفة بدالة : Cob-Douglas على النحو التالى :

$$Y = F(K,L)$$

حيث أن :

Y = الانتاج الكلى . L = رأس المال البشرى .

K = رأس المال المادى .

وعندما قام دينسون باستخدام هذه الفكرة لشرح محددات نمو الانتاج القومى للولايات المتحدة خلال الفترة المذكورة وجد أن هناك عوامل ومحددات أخرى غير رأس المال البشرى والمادى متمثلة فى رفع مستوى التعليم والذى يؤدى الى زيادة معدل النمو الاقتصادى . وقد تفاوتت هذه النسبة بين الدول المتقدمة والدول النامية ، حيث وجد ان الدول التى حققت اعلى معدلات فى النمو الاقتصادى كانت تتمتع باعلى المعدلات فى التعليم . [٤]

وقد قدر دينسون فى دراسات لاحقة ان الاستثمار فى التعليم قد ساهم بنحو ٢٣٪ فى المتوسط فى معدل الزيادة فى الناتج القومى الأمريكى خلال هذه الفترة .

ويرى البعض ان المعلومات والمهارات التى يمتلكها العامل والتى يحصل عليها من التعليم والتدريب بما فى ذلك التدريب اثناء ممارسة العمل إنما يولد مخزون من رأس المال المنتج، وعلى ذلك فمن الواجب النظر الى ثروة المجتمع على أنها تتكون من مزيج من رأس المال البشرى ورأس المال المادى ، ويشمل رأس المال البشرى على تراكمات الاستثمار فى التعليم والتدريب والهجرة ، بينما يتكون رأس المال المادي بما يملكه المجتمع من اراضى ومبانى ومعدات والات .... الخ [٥]

ان التراكم فى رأس المال البشرى (Human Capital accumulation) انما هو نتيجة للمعرفة الفنية المتنامية وازدياد المكتسبات فى التعليم والتدريب ، وبالأخص المعرفة الفنية المتطورة ، كل ذلك يؤدى الى التراكم فى رأس المال البشرى .

وجدير بالذكر ان الموارد المخصصة للتعليم فى البلدان النامية يوجه غالبيتها الى طلاب التعليم العالى رغم انخفاض نسبتهم الى مجموع الطلاب . اما التعليم الابتدائى وهو ما يعرف بمرحلة التعليم الاساسى فانها لا تحظى الا بقليل من الاموال المخصصة للتعليم ، مع ان العكس يجب ان يكون كما هو الحال فى البلدان الصناعية . [٦]

اهمية التعليم والتدريب البحرى على قطاع النقل البحرى :

اذا كنا قد استعرضنا فى الصفحات السابقة اهمية التعليم بشكل عام فى التنمية البشرية فاننا نركز هنا على أهمية التعليم والتدريب البحرى فى صناعة النقل البحرى ، التى لا تعتمد فقط على توفير الاعتمادات المالية بل يستلزم الأمر اعداد الكوادر البحرية المتخصصة من خلال تعليمها وتدريبها حيث تعتبر من الامور الصعبة والمكلفة . وضرورة تدبير الاعتمادات اللازمة للتعليم والتدريب البحرى ، لان الاهتمام بتنمية رأس المال البشرى فى هذا التخصص قد أصبح دعامة رئيسية من دعامات تنمية صناعة النقل البحرى .

جدول (١ - ١)

أثر التعليم على النمو الاقتصادي (١٩٥٠ - ١٩٦٠)

البلد	نسبة ما يسهم به التعليم في المعدل السنوي لنمو الدخل القومي (٪)
أمريكا الشمالية:	
كندا	٢٥,٠
الولايات المتحدة	١٥,٠
أوروبا:	
بلجيكا	١٤,٠
الدانمارك	٤,٠
ألمانيا الغربية	٢,٠
فرنسا	٦,٠
إيطاليا	٧,٠
هولندا	٥,٠
انجلترا	١٢,٠
الاتحاد السوفيتي	٦,٧
أمريكا اللاتينية:	
الارجنتين	١٦,٥
البرازيل	٣,٣
المكسيك	٠,٨
بيرو	٢,٥
فنزويلا	٢,٤
آسيا:	
كوريا الجنوبية	١٥,٩
اليابان	٣,٣
ماليزيا	١٤,٧
الفلبين	١٠,٥
أفريقيا:	
غانا	٢٣,٢
كينيا	١٢,٤
نيجيريا	١٦,٠

المصدر:

G. Psacharapoulous, "The Contribution of Education to Economic Growth: International Comparisons, In International Productivity Comparisons and the Causes of the Slowdown, ed. J. Kendrick. Cambridge, Mass.: Ballinger, 1984, p. 337.

جدول (٢-٠)

متوسط التكلفة التعليمية للفرد الواحد فى مراحل التعليم المختلفة كنسبة مئوية من متوسط نصيب الفرد من الدخل القومى وكذلك نسبة الطلاب المسجلين فى مناطق العالم المختلفة (فى الفترة ٧٦ - ١٩٧٩)

المنطقة الجغرافية	الابتدائى		الثانوى		العالى	
	التكلفة	نسبة الطلاب	التكلفة	نسبة الطلاب	التكلفة	نسبة الطلاب
أفريقيا:						
شرق أفريقيا	١٩	٧٣	٦٨	١٣,٦	٩٠٧	٠,٦٧
غرب أفريقيا	٢٥	٤٣	١٠٢	.٩	٨٣٨	٠,٧٣
أسيا:						
شرق أسيا والباسفيك	١١	٩٢	١٩	٣٩	١١٨	٦,٠
جنوب أسيا	٨	٦٧	١٦	١٧	١١٩	٢,٥٨
أمريكا اللاتينية والكاريبى	٩,٣	٩٢	١٥	٣٨	/٨	٦,٠
متوسط البلدان النامية:	١٤	٧٥	٤١	٢٥	٣٧٠	٣,٣٠
متوسط الدول الصناعية	٢٢	١٠٠	٢٤	٨٠	٤٩	٢١,٠

المصدر:

G. Psacharopoulos & M. Woodhall Education for Development, The World Bank, 1985, Table 7-4, p. 186.

نقلا عن:

Manual Zumelman, Educational Expenditures in the 1970s. Washington D.C., World Bank, Education Department, 1982, p. 49.

ويلاحظ أن ضعف الانتاجية فى قطاع النقل البحرى يرجع سببه الى ضعف كفاءة القوى العاملة البحرية نتيجة لعدم الاهتمام الكافى للتعليم والتدريب البحرى مما يستدعى التأكيد على ان المجتمع الذى يسير فى طريق التنمية فى حاجة الى ان تتوافر فيه المعرفة والمهارة والدراية الفنية والادارية والوسائل اللازمة لدراسة مشكلاته وحلها .

ان التعليم والتدريب البحرى يجب ان يبدأ من الكوادر البحرية ابتداء من : الربابنة والضباط والمهندسين والفنيين الى الاداريين العاملين فى البر والبحر لخدمة نشاط النقل بالسفن والموانى ، وربط خطط التدريب والتعليم البحرى بخطط التوسع فى الاساطيل البحرية والموانى .

وبمعنى اخر ان تخطيط عوامل الانتاج يتعرض لخطر ترك قوى كبرى من قوى النمو دون استغلال كامل وهى القوى العاملة فى نشاطات النقل البحرى .

وقد اهتمت الدول المتقدمة بالتعليم والتدريب البحرى ، وعلى هذا فان الدول النامية ومن بينها الدول الافريقية فى اشد الحاجة الى الاهتمام بالثروة البشرية العاملة فى قطاع النقل البحرى . وترجع اسباب الحاجة الى التعليم والتدريب البحرى الى ما يلى :

- الاستثمارات الضخمة فى السفن والموانى .
- زيادة الحوادث البحرية .
- التطور التكنولوجى السريع فى صناعة النقل البحرى فى آلات الدفع والمساعدات الملاحية وبناء السفن والشحن والتفريغ واستخدام الحاسب الالى ... الخ .
- ضعف الانتاجية فى السفن والموانى وكثرة التعطلات غير الانتاجية . (٧)

٢ - " التعليم والتدريب البحرى فى مصر "

أهمية موقع مصر :

تمتلك مصر بموقعها الفريد سواحل تمتد على حدودها الشمالية ممثلة فى البحر المتوسط ، وعلى حدودها الشرقية نجد الساحل الغربى للبحر الأحمر وخليجى السويس والعقبة علاوة على قناة السويس .

كما تتوسط مصر الثالوث القارى: آسيا وافريقيا واوربا ، وعلى هذا فهى نقطة تجمع: (Converging Point) لخليط كبير من الخطوط الملاحية العالمية ولا سيما تلك التى تمر عبر قناة السويس . وتبلغ التجارة التى تمر عبر قناة السويس ٨٪ من تجارة العالم المنقولة بحرا .

أهمية التعليم والتدريب البحرى :

ومما سبق نجد اهمية استثمار الموقع المتميز لمصر فى الاهتمام بدراساتنا البحرية على كافة المستويات .

ان العلوم البحرية بكافة تخصصاتها لها الطابع الدولى ، وتتميز بتطورها التكنولوجى المستمر ، وقد استفادت الدول البحرية المتقدمة من التطور التكنولوجى فقامت بتطبيق احدث ما وصل اليه العقل البشرى من علوم على اساطيلها البحرية وعلى موانيها وعلى تجارتها الخارجية .

وعلى هذا فالكوادر البحرية مطالبة بمواكبة هذا التطور لزيادة كفاءتها فى التعامل مع متطلبات العصر .

تفرق الجهود وانعدام التنسيق بين قطاعات التعليم والتدريب البحرى فى مصر :

ان النظرة الفاحصة لقطاع التعليم والتدريب البحرى فى مصر ، نجد أن جهوداً متفرقة هنا وهناك فى هذه القطاعات وهى كالجزر المتناثرة ، لا تربطها وشيجة وكل فى فلك يسبحون. مع أن العلوم والدراسات البحرية المختلفة تخدم بعضها البعض فهى فى حاجة الى التكامل بدلا من التنافر او الدارسين فى حاجة الى معرفة متكاملة للفروع المتعددة للعلوم البحرية .

وعلى سبيل المثال نجد جامعة مثل جامعة قناة السويس التى نشأت فى أحضان منطقة قناة السويس لخدمة البيئة ، لا تجد فيها مادة واحدة تدرس فى أى من كلياتها عن قناة السويس.

ومن هنا نجد ان مسألة التعليم والتدريب البحرى فى مصر تحتاج الى نظرة شاملة للقطاعات المختلفة التى تتولى التعليم والتدريب البحرى فى مصر فى كافة مجالاته لخلق كوادر مؤهلة وقادرة على مواكبة التطور التكنولوجى العالمى .

الفروع الرئيسية للعلوم البحرية :

تشمل العلوم البحرية التخصصات العلمية الآتية :

١- **البحرية** : الملاحة البحرية – الملاحة الفلكية – الاجهزة الملاحية – التكنولوجيا البحرية.

٢- **الهندسية** : سفن – موانى ومعدات بحرية – ممرات ملاحية – منشآت بحرية.

٣- **الاقتصادية** : نقل بحرى – موانى – خدمات بحرية – تجارة خارجية – مناولة البضائع.

٤- **العلمية** : الكائنات البحرية – التيارات البحرية .. الخ .

٥- **القانونية** : القانون البحرى – الاتفاقيات البحرية المتعددة المحلية والوطنيـــة – المنظمـــة الاستشارية البحرية الدولية IMO .. الخ .

٦- **الادارية** : ادارة وتنظيم الموانى والممرات والمنـــاطق الحـــرة – ادارة الســـفينة – ادارة الخدمات البحرية .. الخ .

قطاعات التعليم والتدريب البحرى فى مصر :

واذا استعرضنا المعاهد والجامعات والهيئات التى تتولى مهمـــة التعليـــم والتدريـــب البحرى فى مصر نجدها متعددة وموزعة هنا وهناك فهى على سبيل المثال :-

اولا : الجامعات :

١- جامعة الاسكندرية (كلية الهندسة – قسم هندسة السفن) ، (كلية العلوم – قسم علوم البحار) .

٢- جامعة قناة السويس : (كلية الهندسة – قسم هندسة السفن)، (كلية العلوم – قسم علوم البحار).

٣- (جامعة الدول العربية) الاكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية (القسم البحرى – القسم الهندسى) وسيأتى الحديث عنها بالتفصيل .

ثانيا : المعاهد فوق المتوسطة :

١- المعهد الفنى للمنشآت البحرية ببور سعيد (قسم هندسة السفن والموانى) سنتين دراسيتين بعد الثانوية العامة – التعليم العالى .

٢- المدارس المتقدمة نظام الخمس سنوات (بعــــد الاعداديـــة) تخصـــص ادارة الموانــــى والخدمات البحرية) بالاسكندرية وبور سعيد والسويس ودمياط (وزارة التربية والتعليم).

ثالثا : الهيئات والشركات :

١- هيئة قناة السويس :

(أ) المعهد البحرى لتدريب المرشدين الجدد على الملاحة فى قناة السويس .

(ب) معهد القياس لتخريج مراجعى حمولة لتقدير حمولة السفن والرسوم فـــى قنـــاة السويس .

(ج) المدرسة البحرية لتخريج بحرى لقيادة الوحدات البحرية الصغيرة (النشات) .

(د) مركز التدريب المهنى (شعبة بناء السفن) لتخريج فنيين فى بناء السفن .

٢- الشركات الملاحية :

(أ) شركة القناة للتوكيلات الملاحية (بور سعيد والسويس) مركز تدريب الموظفيـــن على اعمال الوكالة البحرية .

(ب) شركة اسكندرية للتوكيلات الملاحية. مركز تدريب لاعمال الوكالة البحرية .

٣- مركز تدريب العاملين بالموانى (احد المراكز المتخصصة التابعة للاكاديمية العربية للنقل البحرى) .

ويقوم بتدريب العاملين بالموانى على ادارة وتنظيم واقتصاديات الموانى علاوة على عقد المؤتمرات الدولية المتعلقة بالموانى البحرية والبحوث الخاصة بالموانى .

٣- الموانى والاساطيل البحرية والتجارة الخارجية الافريقية :

هناك ثلاثة جوانب اساسية تستلزم الاهتمام بالتعليم والتدريب البحرى من المهم الاشارة اليها وهى :

*** الموانى الافريقية:** [٨]

يوجد اكثر من ٨٠ ميناء فى افريقيا وكل ميناء يختلف عن الآخر ، وكل له قائمة بمشاكله الخاصة ، ومعظم الموانى الافريقية تعانى من ظاهرة التكدس بسبب عدم وجود التسهيلات اللازمة فى هذه الموانى او ضيق سعتها من حيث الارصفة الصالحة للرسو عليها ، علاوة على ضعف وسائل المواصلات والنقل اللازمة لنقل البضائع من الميناء الى الظهير ، علاوة على الروتين فى ادارة هذه الموانى . ويمكن اجمال المشاكل التى تعانى منها الموانى الافريقية فى ثلاث قطاعات :

١- عدم كفاءة عمليات مناولة البضائع وعدم كفاءة الادارة .

٢- القرارات غير الرشيدة فى استثمارات الموانى .

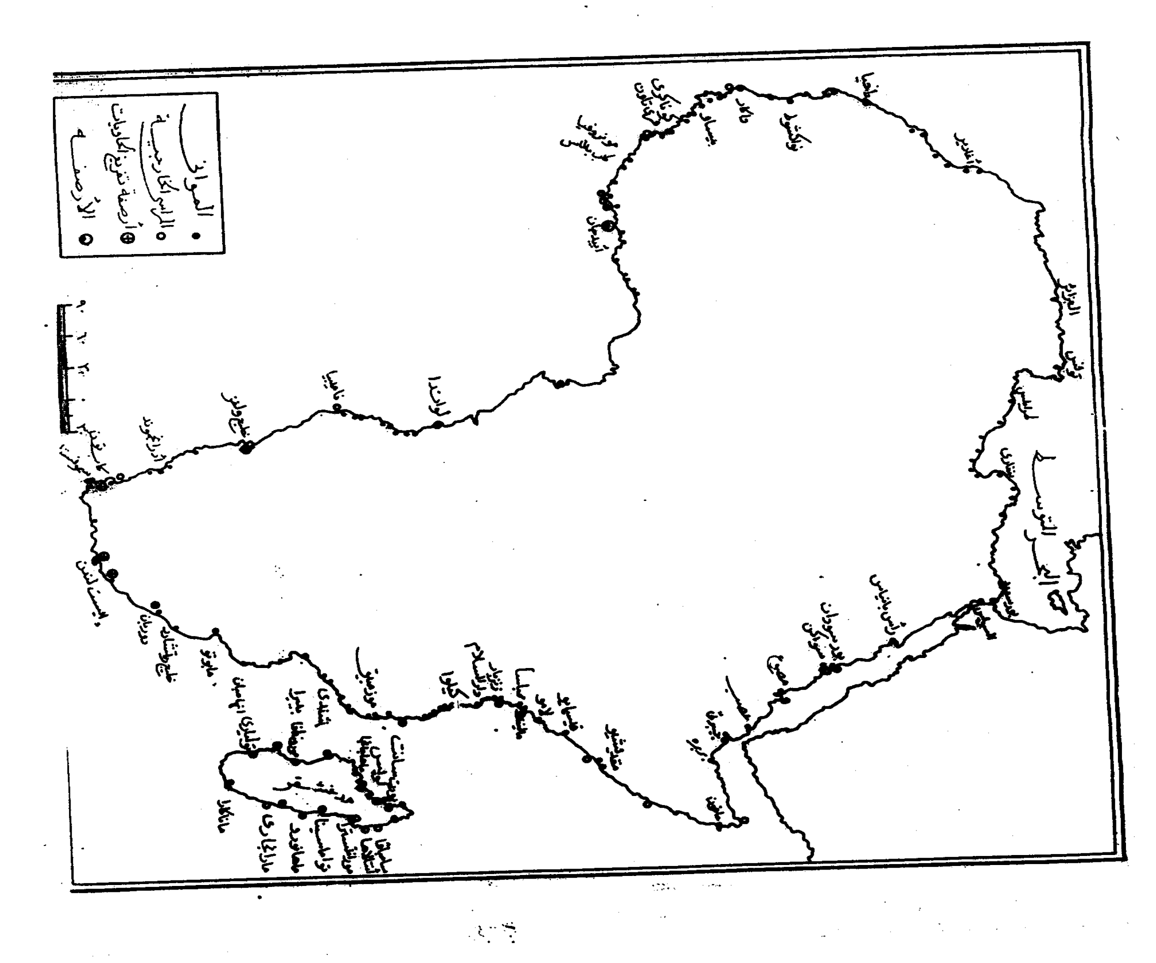
٣- انعدام الكفاءة فى تخطيط الموانى .

*** الاساطيل البحرية التجارية الافريقية :**

فى نهاية عام ١٩٧٩ بلغ اجمالى حمولة الاسطول التجارى الافريقى ٦ر٩ مليون طن ساكن (Deadweight) واجمالى عدد السفن ٢٩٨ سفينة. فى الوقت الذى بلغ فيه اجمالى حمولة الاسطول التجارى العالمى ٦٧٣٧ مليون طن ساكن [٩] أى أن نسبة الاسطول التجارى الأفريقى بالنسبة للاسطول التجارى العالمى تبلغ ١ر-٪ وهى نسبة ضئيلة جدا .

اما إجمالى حمولة اساطيل الدول النامية فقد بلغ ٦٣ر٤ مليون طن اى بنسبة ٩ر٠٪ من حمولة الاسطول التجارى العالمى [١٠]

وعلى الرغم من اهتمام الدول الافريقية بتنمية صناعاتها فى قطاع النقل البحرى ، الا ان الدول الصناعية قطعت شوطا هائلا فى هذا المجال وخاصة التقدم الكبير فى تكنولوجيا بناء السفن وتجهيزاتها ، وكما أوضحنا نجد تناقص كبير فى نصيب الدول الافريقية فى كل من اسطولها التجارى بالمقارنة بالأسطول العالمى وذلك فى غياب العمل الجماعى الافريقى .



* **التجارة الافريقية :**

ان مجمل الاطار العام لتجارة افريقيا الخارجية يتمثل فى ضآلة الوزن النسبى لهــــذه التجارة بالنسبة للتجارة العالمية ، وتذبذب قيمة التجارة الافريقية حول نسبة ١٢٪ مــن قيمــة التجارة العالمية. (١١)

ان تقديرات عام ١٩٨٢ توضح أنّ ٢٥٪ من تجارة افريقيا الخارجية يتم نقلها بحـــرا وان ٩٧ر٥٪ من هذه التجارة يتم نقلها على سفن مملوكة للأجانب تاركة فقط ٢ر٥٪ لســـفن افريقية . (١٢)

وطبقا لتقارير الانكتاد Unctadt فان الدول الافريقية تدفـــع ١٣ر٦٢٪ مـــن قيمــة وارداتها كتكاليف للنولون . (١٣)

وتوضح الاحصائيات أيضاً أن افريقيا تملك فقط ٧ر٪ من اجمالى الاسطول العــالمى بالمقارنة بنصيبها ١٣ر٧ ٪ من التجارة العالمية المنقولة بحراً فى عام ١٩٧٥. (١٤)

وبناء على الدراسة التى اجرتها اللجنة الاقتصادية للامم المتحدة عن افريقيا نجد هناك أربعة عقبات رئيسية تقف أمام مشاركة الدول الافريقية فى تجارتها المنقولة بحرا :

١- سياسة الشركات عابرة القومية التى تستقطب كمية ضخمة من تجارة افريقيا الخارجية .

٢- التطبيق الحالى للمؤتمرات الملاحية .

٣- التوسع فى سفن " التسجيل المفتوح " open registry

٤- العجز فى المديرين الاكفاء فى النقل البحرى . (١٥)

٤- دور الاكاديمية العربية للنقل البحرى فى خدمة الدول الافريقية :

*** انشئت الاكاديمية بموجب موافقة جامعة الدول العربية (بالقرار رقم ٢٦٣١ فـــى مـــارس ١٩٧٠) فى جلستها الثالثة والخمسين على التوصية رقم ٩ للجنة الدائمة للنقل والمواصـــلات بالجامعة على انشاء مركز اقليمى لتدريب العاملين فى مجال النقل البحرى فى الدول العربيـــة بمدينة الاسكندرية ، ثم قامت لجنة مكونة من مندوبى منظمات هيئة الامم المتحدة المتخصصة (المنظمة البحرية الدولية IMO ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وبرنامج الامم المتحدة الانمائى) . وانتهت توصياتها بضرورة انشاء الهيئة العلمية البحرية المقترحة :**

(الاكاديمية العربية للنقل البحرى) وتقديم المعونة الفنية والمالية لانشائها .

ووافق مجلس محافظى برنامج الامم المتحدة الانمائى على المشروع وقدم معونة ماليـــة فـــى يناير ١٩٧٢ (قدرها ٢ر٣ مليون دولار) على ان تلتزم الدول العربية بتكاليف المشروع.

جدول رقم (٣)

البضائع المفرغة والبضائع المحملة في موانى الدول العربيه (الإفريقية) .

(١٩٨٥-١٩٩٠)

الكمية بالألف طن

السنه	١٩٨٥		١٩٨٦		١٩٨٧		١٩٨٨		١٩٨٩		١٩٩٠	
الدوله	مفرغه	مشحونه	مفرغه	مشحونه	مفرغه	مشحونه	مفرغه	مشحونه	مفرغه	مشحونه	مفرغه	مشحونه
تونس	٧٥٣١	٤٤٨٧	٨٧٨٣	٥٠٩٦	٨١٣٣	٦٢٤٤	١٠٠٢٤	٦١٠٩	٩٨٩٥	٦٥٥٤	٩٩٩٨	٥٩٨٠
الجزائر	١٨٩٠٠	٥٥٤٠٠										
جيبوتي	٤٧٠	١٤٠	٤٦٦		٤٦٩		٤٢٤					
السودان	٤٥٣٠	٦١١	٤١٠٩	٤٨٠	٣١٩٦	١٠٤٣	٣٣٨٦	١١٤٨	١٦٠٢	٣٣٤	٢٩٠٢	٨٣٠
مصر	٢٨٣٤٨	١٠٧٣١	٣٠١٩٩	٩٧٢٤	٢٢٢٥٤	١٠٥٨٠	٢٠٠٥٦	٩٥١٤	١٨٥٣٠	٩٨٥٦	١٩٧٠٦	٣٦٤٦
المغرب	١٢٩٥١	٢٠٧٥٢	١٢٨٥٣	٢٠٠٧٩	١٥١٥٠	٢٠٢٠٠	١٦٣٧٧	٢٢٤١٢	١٥١١٩	١٩٤٨٨	١٧٦٠٨	٢٠١٩٤
موريتانيا	٤٧٥	٩٧٠٣	٥٣٠	٩٣٣١								

المصدر : كتاب المجموعة الاحصائيه لدول الوطن العربي، العدد الثالث، ١٩٩٣، الأمانه العامه لجامعة الدول العربيه، الإداره العامه للشئون الأقتصاديه، إدارة الاحصاء.

واقسام الدراسة بالاكاديمية هى :-

الهندسية والراديو والالكترونيات البحرية والاكاديمية وادارة واقتصاديات النقـــل البحـــرى – ونظام الدراسة على اساس الساعات المعتمدة .

اما بالنسبة للتدريب البحرى فيتولاه قسم مختص بذلك هو " قسم التدريب البحرى " .

يقوم بالاتصال بالشركات الملاحية العربية والاجنبية بهدف تدبير اماكن التدريب الكلية علاوة على سفينة تدريب حصلت عليها من الحكومة اليابانية كمنحة قيمتها ١٥ مليون دولار وحمولة سفينة التدريب هذه ٣٠٠٠ طن تسع ١٦٠ طالبا (١٩٩٠) .

<u>* انشطة الاكاديمية العربية الخارجية :</u>

للاكاديمية العديد من انشطة التعاون الدولى والعربى مع المنظمات والهيئات الدوليـــة على اعتبار أن هذا المجال يوسع آفاق العمل ويغذى الاكاديمية بفكر جديد يحتاج اليه الوطـــن العربى والإفريقى ويؤمن للاكاديمية مساعدات علمية تضاف الى الامكانات والجهود العربيـــة المتاحة . هذه الهيئات والمؤسسات هى :

١- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (نيويورك) .
٢- المنظمة البحرية العالمية IMO (لندن) .
٣- مؤتمر الامم المتحدة للتنمية والتجارة (الاونكتاد) - (جنيف) .
٤- اكاديمية الخليج العربى (البصرة) .
٥- اتحاد المعاهد البحرية (بريطانيا) .
٦- اتحاد المعاهد للهندسة البحرية (بريطانيا) .
٧- معهد جلاسجو البحرى (بريطانيا) .
٨- معهد بليموث البحرى (بريطانيا) .
٩- معهد ليفربول للدراسات البحرية (بريطانيا) .
١٠- معهد باوث شيلد البحرى (بريطانيا) .
١١- الكلية البحرية التجارية (نيويورك) .
١٢- الشركات الملاحية العربية المختلفة .

وتعقد دورات تدريبية مختلفة بالاكاديمية بالاسكندرية ، فعلى سبيل المثال عقدت فـــى عام ١٩٨٥ دورة دولية فى التعليم والتدريب البحرى بالاكاديمية بالاسكندرية بدلا من طوكيو حضرها ٢٢ دارسا من كبار المسئولين فى قطاع النقل البحرى فى ١٢ دولة افريقية : بنين – توجو – الجابون – الجزائر – جامبيا – زامبيا – السودان – ساحل العاج – السنغال – غانا – الكاميرون – كينيا .

وكثيراً ما تستعين المنظمة البحرية العالمية IMO بالخبراء المصريين بالاكاديمية كخبراء دوليين ، فعينت احدهم عميدا للكلية البحرية بنيجريا وآخر كخبير دولى مديرا لادارة تخطيط التعليم وثالثا كمحاضر للدراسات البحرية بها .

كذلك استعانت IMO باثنين من كبار الخبراء المصريين بالاكاديمية العربية للعمل فى الاكاديمية البحرية بابيدجان (بساحل العاج) .

كما قدمت الاكاديمية العربية ٦٧٠ منحه دراسية لابناء ١١ دولة افريقية خلال السنوات (١٩٨٠ - ١٩٨٣) فى مختلف الدراسات البحرية والهندسية والراديو والالكترونيات واقتصاديات النقل البحرى والفنيين البحريين ، وهذه الدول هى :
السودان والصومال وليبريا واثيوبيا ونيجيريا وجزر القمر وتنزانيا وغانا وساحل العاج وجامبيا وسيراليون . وقدرت قيمة هذه المنح بمبلغ ٢٫٥ مليون دولار من موازنة الصندوق العربى الافريقى .

بلغ أعداد الطلبة الافارقة الدارسين بالاكاديمية العربية (١٩٨٠ -١٩٨٤) ١١٩ طالبا ليبياً ، ١٠ طلبة من السودان ، ٤ طلبة صوماليين ، ٥٩ طالبا من مصر . (١٦)

مساهمة الاكاديمية العربية للنقل البحرى فى المؤتمرات والندوات العلمية :

تساهم الاكاديمية بالاشتراك فى المؤتمرات الدولية التى تعقد فى الخارج ولاسيما فى مدينة ماطو بجنوب السويد حيث مقر " الجامعة البحرية الدولية " ذلك ان المؤتمرات والندوات العلمية هى البوتقة التى تتجمع فيها العلوم والابحاث ومنها تتسع دائرة المعرفة وتتصاعد انجازات التكنولوجيا العصرية .

فعقد على سبيل المثال فى السويد " المؤتمر الدولى الثالث للتعليم والتدريب البحرى (سبتمبر ١٩٨٤) حضره عدد من الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، وأهم الابحاث التى قدمت اثناء المؤتمر :

(محاكيات الرادار وتخطيط الرحلات البحرية وحاضر ومستقبل استخدام الحاسبات الالكترونية فى مجال التدريب والتعليم البحرى واستخدام الاحصائيات فى الصناعات البحرية والدروس المستفادة من الحوادث البحرية ومقررات اللغة الانجليزية فى المعاهد البحرية وتأثير الاتصالات الحديثة ونظم المعلومات على التدريب البحرى ومصادر المعلومات فى التعليم البحرى وطرق التعليم فى الهندسة البحرية وقياس كفاءة التدريب) .

كذلك عقدت ندوة مديرى المعاهد البحرية فى الدول النامية (سبتمبر ١٩٨٤) حضره ٥٤ مندوبا من الكليات والمعاهد البحرية فى الدول النامية يمثلون كل من : الصيـــن والهنـــد والفلبين واندونيسيا وماليزيا واكاديمية النقل البحرى بالشارقة ، وتونس وساحل العاج ووفـــد من الأكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية ودارت موضوعات الندوة عن " اثر التطور فى صناعة النقل البحرى على مناهج ومقررات التعليم والتدريب البحرى " .

ومؤتمرات اخرى مثل : مؤتمر السلامة والعناية بالسفن ومؤتمر عن الملاحة بالاقمار الصناعية ومعدات الملاحة ومستويات التدريب .

تطوير التدريب والشهادات الاهلية للمهندسين البحريين فى الاكاديمية العربية للنقـــل البحرى (مهندس بحرى ثالث وكبير مهندسين باعطائه ترخيص بالاعتماد endorsement للمهندس البحرى منصب كبير مهندسين) .

٥- استعراض موقف التعليم والتدريب البحرى فى افريقيا :

تنبهت العديد من الدول الافريقية بعد استقلالها فى اوائل الستينيات الى اهميـــة بنـــاء اساطيلها البحرية التجارية للمساهمة فى نقل تجارتهـــا الخارجيـــة والتخفيـــض مـــن اعبـــاء مدفوعاتها بالعملات الصعبة وتحقيق استقلالها الاقتصادى . وما أن شرعت تلك الـــدول فـــى انشاء تلك الأساطيل الا وأدركت ان اهم ما يتضمنه ذلك المشروع بنـــاء المـــوارد البشـــرية الوطنية اللازمة لتشغيله اذ ان تشغيل تلك الاساطيل بواسطة اليـــد العاملـــة الاجنبيـــة كفيـــل باستنزاف كل ايراداتها وبتحويل تلك الاساطيل الى واجهة مزيفة ترفـــع اعـــلام الاســـتقلال الوهمى وتشكل عبئاً على اقتصاديات وموارد الدولة وليس ببعيد عنا ما حدث عند تأميم قنـــاة السويس فى مصر من انسحاب للمرشدين الأجانب فى محاولة لشل العمل فى القناة ، ولذلـــك سارع عدد من تلك الدول ببناء معاهد للتدريب البحرى بها بهدف اعـــداد الكـــوادر الوطنيـــة اللازمة لتشغيل أساطيلها ويمكن أن نعتبر ان عدد تلك المعاهد فى الوقت الحالى ١٧ معهـــدا على الوجه الآتى :

١- الاكاديمية العربية للنقل البحرى	الاسكندرية - مصر	AMTA
٢- المدرسة البحرية التجارية	سوسة - تونس	EMM
٣- الكلية البحرية - منزل الحبيب بورقيبة	تونس	
٤- المعهد البحرى العالى	بوسماعيل - الجزائر	ISM
٥- المعهد العالى للدراسات البحرية	الدار البيضاء-المغرب	ISEM

٦- المدرسة الاهلية للتدرب البحرى	داكار السنغال	ENEM
٧- مركز التدريب البحرى	سان فنسنت - كاب فردى	
٨- المعهد الليبيرى للتدريب البحرى	مونروفيا - ليبيريا	LMI
٩- الاكاديمية البحرية الاقليمية	اكرا - غانا	RMA
١٠- الكلية البحرية النيجيرية	اورون - نيجيريا	NCN
١١- الكلية البحرية	مقديشيو - الصومال	
١٢- المدرسة البحرية الوطنية	ماجنجا - مدغشقر	ENMM
١٣- المدرسة البحرية لموزمبيق	مابوتو - موزمبيق	ENM
١٤- وحدة التدريب البحرى	دار السلام - تنزانيا	DMTU
١٥- كلية بندارى	ممبسة - كينيا	BANDRAY
١٦- الاكادمية الاقليمية لعلوم وفنون البحار	ابيدجان - ساحل العاج	ARSTM
١٧- مركز الدراسات البحرية(بجامعة كاب تون)	مدينة الكاب- جنوب افريقيا	UCT

والى جانب ذلك يوجد بالقارة عدد آخر من المدارس الصغيرة التى تهدف لتدريب العاملين فى الموانى أو العاملين بادارة النقل البحرى والصيد البحرى كما فى السودان وملاوى وزائير وانجولا .

وتنقسم المعاهد المذكورة الى قسمين رئيسيين :

القسم الاول : وهو الذى يقوم باعداد وتدريب وتأهيل الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين للعمل على السفن باعالى البحار وعدد معاهد هذا القسم نحو سبعة فى مصر والجزائر والمغرب وتونس وساحل العاج وغانا ونيجيريا .

القسم الثانى :

وهو الذى يقوم باعداد وتدريب وتأهيل ضباط ومهندسى وبحارة السفن التى تعمل فى الملاحة الساحلية او بادارات النقل البحرى بالبر والموانى او باسطول الصيد وهى باقى المعاهد(١٧)

*** <u>التدريب العملى بالنيجر فى الاكاديميات البحرية الافريقية : (١٨)</u>**

تجيء الاكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية فى المكان الاول بين الاكاديميات الافريقية بالنسبة لتنظيم التدريب العملى بالبحر ، اذ يتضمن برنامج التدريب بالاكاديمية قضاء

ويوضح الجدول الاتي أعداد الطلبة والمدرسين ببعض تلك المعاهد وامكانيات الورش والمعامل المتوافرة بها وفقا لاحصائيات عام ١٩٨٨ :

رقم	الدولة	عدد الطلبة	عدد أعضاء هيئة التدريس		الامكانيات المتوافرة به
			وطنيين	اجانب	
١	مصر (الاسكندرية)	١٨٩٩	١٢٠	—	معامل فى جميع المواد البحرية والهندسية والعلمية والراديو واللغات - ورش هندسية (بخار - ديزل - كهرباء) محاكى رادار .
٢	تونس	١٠٠	٥	١	ورش هندسية ومعمل حاسب آلى ضعيفة التجهيز .
٣	الجزائر	٢٧٠	٤٣	٥	معامل للكهرباء والالكترونات والرادار - معمل لغات - مكتبة - ورش هندسية متكاملة .
٤	المغرب	٢٠٠	٣٠	٩	محاكى رادار - ورش هندسية .
٥	السنغال	٩٥	١٢	٥	ضعيفة التجهيز و لا يوجد مشروع لانشاء مزيد من المعامل .
٦	ساحل العاج	١٨٠	٢١	١١	محاكى رادار - محاكى غرفة آلات - معامل الملاحة والتحكم الالى - معامل هندسية - قاعة عرض فلكى - ورش ديزل وكهرباء وتبريد وميكانيكا وقطع معادن .
٧	غانا	٥٠	٣٤	٥	بعض الورش الهندسية للديزل والبخار وقطع المعادن - محاكى رادار - أجهزة ملاحة - قاعة راديو - معمل الكترونات - مكتبة .
٨	نيجيريا	٢٣٠	١٤	٤	ضعيفة التجهيزات والمعامل تحت الانشاء .
٩	مدغشقر	٣٨	٥	٩	ضعيفة التجهيزات .
١٠	موزمبيق	٦٨	١٠	١٦	بعض الاجهزة الملاحية والهندسية
١١	تنزانيا	٤٠	٦	٥	بعض الاجهزة الملاحية - ورشة للتدريب الهندسى - ضعيفة التجهيز عموما .

الطلبة لفترة للتدريب البحرى العملى على ظهر سفينته للتدريب تملكها الاكاديمية الى جـــانب متابعة التدريب على ظهر السفن العاملة فى التجارة بواسطة كراســات التدريــب والتقــارير الدورية والزيارات المنتظمة .

وتجيء فى المركز التالى لاكاديمية الاسكندرية ، اكاديمية ابيدجان التى تملك ســفينه صغيرة (٣٠٠ طن) فتضمن جميع اجهزة ونظم الملاحة وتستخدم فـــى التدريــب رحـــلات قصيرة لعدد محدود من الطلبة (٢٦ طالبا) والى جانب ذلك فان شركة الملاحة الوطنية فـــى ساحل العاج تخصص سفينتان من سفنها العاملة لتدريب الكلية الى جانب قيامها باعمال النقل العادية وتتسع لنحو ٢٤ طالبا يمضون عليها فترة تدريب كاملة .

ويملك معهد السنغال سفينة صغيرة للصيد والملاحة ولكن حالتها الفنية لا تسمح لهـــا بالعمل معظم الوقت .

اما بقية الاكاديميات والمعاهد فلا تملك اية امكانيات خاصة للتدريب العملى بـــالبحر ويقتصر التدريب البحرى فى هذه الحالة على توفير اماكن للطلبة على ظهر بعـــض الســفن العاملة ولا تتم متابعتهم بوسائل فعالة .

مشاكل التعليم البحرى فى افريقيا :

١ – متابعة التطور التكنولوجى فى صناعة النقل البحرى :

فى عام ١٩٧٣ ، بينما كان الاساتذة المتخصصون يقومون بتصميم منــاهج التعليـم والتدريب فى الاكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية ، ثار جدل عنيــف بيــن هــؤلاء الاخصائيين حول ما اذا كان من المناسب ادخال التقنيات التى كانت حديثة فى ذلك الوقت مثل وسائل دفع السفن والتحكم الآلي فيها والوسائل الحديثــة لشــحن وتفريــغ الســفن ومعــدات ومساعدات الملاحة الالكترونية من عدمه . وكان بعض هؤلاء الاخصائيين يظن ان الوقـــت غير ملائم لادخال موضوعات التكنولوجيا الحديثة مثل نقل الغازات المسيلة وسفن الحاويـــات والسفن التى تعمل بالتحكم الالى وما شابه ذلك من موضوعات فى منهج الدراسة(١٩) .

وللاسف فان بعض شركات النقل البحرى العربية المشتركة فـــى الاكاديميـــة كـــانت تتفاوض فى نفس الفترة لبناء بعض الناقلات والسفن على أحدث طـــراز ومـــن بيـــن تلـــك الشركات: الشركة البحرية العربية لنقل البترول AMPTC وشركة ناقلات النفـــط الكويتيـــة K.O.T.C. والشرطة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN والشركة الكويتية للملاحة التـــى

كانت تتعاقد على بناء أحدث ناقلات الغاز وبعض سفن الدحرجة والحاويات ... ولم يكن هناك التنسيق اللازم بين مؤسسات النقل البحرى ومعاهد التعليم البحرى ..

وهكذا فقد تم وضع اول منهج للدراسة على اساس خدمة السفن التـــى كـــانت تعمـــل بالفعل وقت تخطيط المنهج دون نظرة ابعد واشمل لما ستكون عليه اساطيل النقل البحرى بعد سنوات ليس بكثيرة . وتم تخرج الدفعات الأولى من الأكاديمية ... ووجد عدد من الخريجيـــن انفسهم على ظهر سفن حديثة وتبين لعدد من القائمين بتخطيط المناهج ان المخطط التعليمـــــى يجب ان ينفذ بنظره وبخياله إلى عدد من السنوات لا تقل عن عشرة وقد تصل الى عشـــرين سنة وان يضع المنهج والبرنامج على أساس ما ستكون عليه السفن بعد ١٠-٢٠ سنة وليـــس وقت وضع المنهج أى أن يضع فى حسبانه التطور التكنولوجى فى صناعة النقل البحرى ولا يعتبر ان تلك التطورات امور تهم العالم البحرى المتقدم فقط ولا تنطبق عليه(١٩).

ان الدول النامية – شاءت ام لم تشأ – ستجد نفسها على الدوام فـــى مواجهـــة آخـــر التطورات وأحدث أنواع السفن ومن غير العملى أو المنطقى أن تتجه تلك الدول على الـــدوام لشراء السفن القديمة المستعملة او ان تصدر الاوامر ببناء السفن البالية التـــى مضـــى عهـــد بنائها. والمشكلة تكمن أولا فى ان تلك الدول لا تملك فى الأغلب الترسانات الحديثـــة لبنـــاء السفن او معاهد البحوث الخاصة بتطوير التكنولوجيا . كما تكمن ثانيا فى ان مناهج التعليم – حتى فى الدول الصناعية المتقدمة – تتخلف عن البحوث الحديثة والصناعات المتقدمة . كمـــا يتقوقع الاساتذة فى غالب الحال داخل اطارات المناهج التـــى تدربـــوا هـــم انفســـهم عليهـــا ويستبعدون حدوث أى تقدم فعلى فى اساطيل دولهم طوال فترة حياتهم او على الاقـــل فـــترة حياتهم العملية.

وهكذا ، يتخلف التعليم البحرى فى الدول النامية عن واقع الصناعة البحرية فيهـــا وحتـــى اذا حاول التطور فى تاريخ لاحق فانه يظل يلهث خلف التطور التكنولوجى البحرى عاجزا عـــن اللحاق به. ولا شك ان التجربة التى قامت بها الاكاديمية العربية للنقل البحـــرى فـــى اوائـــل الثمانينيات لتطوير مناهجها تحت عنوان أكاد ٢٠٠٠ ، كانت نموذجا لما يجب ان تبذله معاهد التدريب البحرى فى الدول النامية لمواجهة التطور التكنولوجى ، اذ قامت الاكاديمية بمناقشـــة ودراسة التطورات المتوقعة فى الصناعة البحرية وأثرها على أساطيل المنطقة خـــلال فـــترة تمتد الى اوائل القرن الحادى والعشرين آخذه فى الحسبان التطور الذى أجرته المعاهد البحرية فى الدول الصناعية المتقدمة فى مناهجها واساليب تدريبهـــا لمواجهـــة متطلبـــات الصناعـــة

الحديثة.. كما أخذت الاكاديمية فى حسبانها حتمية استخدام دول المنطقة لأحدث أنواع السـفن والتجهيزات آخذه فى الاعتبار أيضاً، أن خزيجوها لن يصلون فى مناصب القيادة والادارة قبل انقضاء سنوات عشر من تخرجهم وسيجدون بالتالى انفسهم فى مطلع القرن الحادى والعشرين .

ومن ناحية اخرى ، قامت الاكاديمية بانشاء مركز للبحوث والاستشـارات البحريـة يهدف الى اجراء البحوث فى كافة الميادين البحرية ،كما يهدف الى الارتباط بكافـة مراكـز البحوث فى الدول المتقدمة لمتابعة التطورات التكنولوجية الحديثة وما يتم من بحوث فى كافة المجالات.

كما ارتبطت الاكاديمية بعدد من الاتفاقيات العلمية مع بعض المعاهد البحرية المتقدمة مثل الكلية البحرية الألمانية فى فارناموندا ، كما قامت بدعـوة عـدد مـن كبـار الاسـاتذة والاخصائيين البحريين لزيارتها ومناقشة مناهجها ، كما قام كبار المسئولين فـى الاكاديميـة بزيارة المعاهد البحرية فى الغرب والشرق وفى الشمال والجنوب لدراسة تجاربها التعليميـة عن كثب والاستفادة من تلك التجارب .

الوسائل المقترحة للتغلب على تلك المشكلة هى :

– عقد الاتفاقيات العلمية مع المعاهد المماثلة فى الدول المتقدمة لتبـادل المنـاهج والـبرامج وتعادل زيارات الاساتذة والطلبة .

– تشجيع البحوث فى المجالات البحرية وارتباط مراكز البحوث فى الدول النامية بنظيراتهـا فى الدول المتقدمة .

– الاشتراك فى المؤتمرات العلمية الدولية فى كافة نواحى النشاط ومتابعة توصياتها .

– دعوة كبارة الخبراء والاخصائيين فى التعليم البحرى وفى الصناعة البحرية لزيارة المعهد ومناقشة اساليب التعليم به ومناهجه والتوصية بالتطورات والتعديلات اللازم ادخالها .

– زيارة معاهد التعليم البحرى فى الدول الصناعية المتقدمة ودراسة مناهجها واساليب التعليم بها وتطبيق الدروس المستفادة على مناهج المعهد .

٢– هيئات التدريس :

أن هيئة التدريس فى اى معهد من المعاهد هى بمثابة القوة الرئيسية الضاربة للمعهـد .. افرادها يقومون بالعمل الرئيسى به ألا وهو التعليم والبحث العلمى وعليهم تتوقف سـمعة المعهد ونجاحه فى تأدية رسالته. والمتوقع من أعضاء هيئة التدريـس ان يتـابعوا التطـور

العلمى ، كل فى مجال تخصصه ، وبالتالى فعليهم القيام بتطوير مناهج التدريس فى موادهـــم وابتكار مساعدات التدريب الملائمة . والى جانب ذلك ، فان اعضاء هيئة التدريس يجـــب ان يشتركوا فى تقييم طلابهم والتوصية بمنحهم الشهادات والدرجـــات العلميـــة وفقـــا للمقـــاييس المقررة فى القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية. ويجب ان تكون الاغلبيـــــة العظمـــى مـــن اعضاء هيئة التدريس وطنية اذ لا يمكن ان نتوقع ان يحرص أعضاء هيئة التدريس الاجانب على القيام بجميع هذه الاعمال المتعددة المتنوعة بامانة وجديه . والملاحظ ان عددا كبيرا من معاهد التدريب البحرى فى الدول النامية بصفة عامة وفى افريقيا بصفة خاصة ينقصها افراد هيئات التدريس المؤهليين الوطنيين ..

ويوضح الجدول التالى عدد اعضاء هيئات التدريس الوطنيين والأجانب فـــى بعـــض المعاهد الافريقية :

المعهد	عدد اعضاء هيئة التدريس	
	وطنيين	اجانب
١- المدرسة البحرية التجارية فى تونس	٥	١
٢- معهد الدراسات البحرى - الجزائر	٤٣	٥
٣- المعهد العالى للدراسات البحرية - المغرب	٣٠	٩
٤- المعهد البحرى بداكار - السنغال	١٢	٥
٥- المعهد البحرى الليبيرى - ليبيريا	-	٢
٦- اكاديمية علوم البحر بابيدجان - ساحل العاج	٢١	١٠١
٧- الاكاديمية البحرية الاقليمية - غانا	٣٤	٥
٨- المدرسة البحرية النيجيرية - نيجيريا	١٤	٤
٩- كلية بندارى - كينيا	٣٣	١
١٠- مركز التدريب البحرى - تنزانيا	٦	٥
١١- المدرسة البحرية - موزمبيق	١٠	١٦
١٢- المدرسة البحرية بماجنجا - مدغشقر	٥	٩
١٣- الاكاديمية العربية للنقل البحرى	١٢٣	-

العلمى ، كل فى مجال تخصصه ، وبالتالى فعليهم القيام بتطوير مناهج التدريس فى موادهــم وابتكار مساعدات التدريب الملائمة . والى جانب ذلك ، فان اعضاء هيئة التدريس يجـب ان يشتركوا فى تقييم طلابهم والتوصية بمنحهم الشهادات والدرجـات العلميـة وفقـا للمقـاييس المقررة فى القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية. ويجب ان تكون الاغلبيـة العظمـى مـن اعضاء هيئة التدريس وطنية اذ لا يمكن ان نتوقع ان يحرص أعضاء هيئة التدريس الاجانب على القيام بجميع هذه الاعمال المتعددة المتنوعة بامانة وجديه . والملاحظ ان عددا كبيرا من معاهد التدريب البحرى فى الدول النامية بصفة عامة وفى افريقيا بصفة خاصة ينقصها افراد هيئات التدريس المؤهليين الوطنيين ..

ويوضح الجدول التالى عدد اعضاء هيئات التدريس الوطنيين والأجانب فـى بعـض المعاهد الافريقية :

المعهد	عدد اعضاء هيئة التدريس	
	وطنيين	اجانب
١- المدرسة البحرية التجارية فى تونس	٥	١
٢- معهد الدراسات البحرى - الجزائر	٤٣	٥
٣- المعهد العالى للدراسات البحرية - المغرب	٣٠	٩
٤- المعهد البحرى بداكار - السنغال	١٢	٥
٥- المعهد البحرى الليبيرى - ليبيريا	-	٢
٦- اكاديمية علوم البحر بابيدجان - ساحل العاج	٢١	١١
٧- الاكاديمية البحرية الاقليمية - غانا	٣٤	٥
٨- المدرسة البحرية النيجيرية - نيجيريا	١٤	٤
٩- كلية بندارى - كينيا	٣٣	١
١٠- مركز التدريب البحرى - تنزانيا	٦	٥
١١- المدرسة البحرية - موزمبيق	١٠	١٦
١٢- المدرسة البحرية بماجنجا - مدغشقر	٥	٩
١٣- الاكاديمية العربية للنقل البحرى	١٢٣	-

٣- لغة التعليم :

تحتل هذه المشكلة المكان الاول فى الدول الافريقية التى تستخدم لغـــة غـــير لغتهـــا القومية فى التعليم . وفى هذا المجال تنقسم الدول الافريقية الى قسمين :

الاول : دول اتخذت لغة اوربية كلغة رسمية لها :

وفى هذه الحالة لا تعانى تلك الدول مشكلة فى لغة التعليم فى الوقت الحاضر . ولـــو ان الملاحظ أن القدرات اللغوية لأبناء تلك الدول تتجه نحو اتقان لهجتها الوطنية وان مستوى اللغة الاوربية فى تدهور مستمر .

الثانى : الدول التى احتفظت بلغتها القومية بعد زوال الاستعمار عنها :

وتأتى مصر فى مقدمه تلك الدول اذ انها احتفظت بلغتها العربية بعد سنوات طويلـــة من الاستعمار العثمانى ثم البريطانى .

وحين انتشر التعليم بدأت الصعوبات اللغوية فى الظهور ، واصبحت اللغة الاجنبيـــة عائقاً رئيساً فى طريق انتقال المعلومات والخبرات وخاصة عجز الترجمة فى نقل متواصـــل ومتلاحق للكتب العلمية الاجنبية الى اللغة القومية ، وبالتالى عجز المكتبة العربية عن تقديـــم المادة المكتوبة اللازمة لاطلاع الاساتذة والدارسين .

ان هذه المشكلة التى تواجهها مصر اليوم ، نجدها تواجه الجزائر وتونس والمغـــرب والصومال وساحل العاج والسنغال .

الاتحاد الدولى للمحاضرين البحريين : (IMLA)

International Association of Maritime Lecturers

نشأ هذا الاتحاد عام ١٩٧٥ بين محاضرى اللغة الانجليزية فـــى المعـــاهد البحريـــة الاوروبية ثم اتسع سريعاً ليشمل المحاضرين فى جميع المواد فى كافة المعاهد البحرية فـــى أنحاء العالم . ويهدف الاتحاد الى تبـــادل الخـــبرات والمعلومـــات بيـــن المحـــاضرين فـــى التخصصات المختلفة ومتابعة التطورات التكنولوجية فى مجـــال النقـــل البحـــرى ومناقشـــة الاتجاهات الحديثة فى اساليب التعليم والتدريب البحرى .

ويضم الاتحاد حالياً عدداً كبيراً من محاضرى المعاهد البحرية الامريكية والاوربيـــة والاسيوية والافريقية والاسترالية ، ويعقد اجتماعا عاما لجمعيته العمومية مرة كل سنتين فـــى مقر احد المعاهد ، كما يعقد مؤتمرا دوليا لمناقشة اساليب وسياسات التعليم البحرى خلال فترة انعقاد كل جمعية عمومية والى جانب ذلك فان الاتحاد ينظم دورة او دورتين تدريبيتين كـــل

عام لدراسة احد الموضوعات الهامة مثل التدريب على محاكى الـرادار او تدريس اللغة الانجليزية او النواحى الاجتماعية والنفسية للعاملين بالبحر.

ولعل الاجتماع الذى عقده الاتحاد الدولى فى الجامعة البحرية الدولية فى مالمو فى سبتمبر ١٩٨٤ كان من اهم الاجتماعات التى تمت فى محيط التنسيق الدولى والاقليمى لامكانيات التدريب البحرى حيث جاءت ضمن توصيات المؤتمر المذكور توصية بانشاء اتحاد لجميع معاهد التدريب البحرى فى الدول النامية وهى التوصية التى تم انشاء اتحاد معاهد التدريب البحرى فى افريقيا فى العام التالى بناءا عليها .

وقد عقد الاجتماع الاخير للجمعية العمومية لهذا الاتحاد فى سبتمبر ١٩٩٠ فى بريمن بالمانيا ونوقش فيه عدة اراء بخصوص التنسيق بين سياسات التعليم والتدريب البحرى فى اوروبا وفى افريقيا .(٢٠)

٦- اتحاد معاهد التدريب البحرى بافريقيا :

تأسس هذا الاتحاد فى نهاية عام ١٩٨٥ من تسعة معاهد للتدريب البحرى فى افريقيا وفقاً لمبادأة من الأكاديمية العربية للنقل البحرى فى الاسكندرية عقب انتهاء الاجتماع الدولى السابق الاشارة اليه فى السويد عام ١٩٨٤ . وقد تبين لأكاديمية الاسكندرية صعوبة جمع ممثلين من المعاهد البحرية فى جميع الدول النامية لانشاء اتحاد دولى لهم ، فاكتفت بدعوة مديرى معاهد التدريب البحرى فى افريقيا لتأسيس الاتحاد المذكور . وقد اجتمع بالفعل تسعة مديرين فى القاهرة فى فبراير ١٩٨٥ (٢١) ، حيث اعلنوا نيتهم تشكيل اتحاد لهم . وفى نوفمبر من نفس العام ، وقع بالاحرف الاولى من اسمائهم تسع ممثلين لتلك المعاهد على النظام الاساسى للاتحاد . (٢٢)

ويضم الاتحاد حاليا ١٨ معهداً للتدريب البحرى فى ١٧ دولة افريقية هى :
مصر - ليبيا - تونس - الجزائر - المغرب - السنغال - كيب فردى - غينيا - ليبيريا - كوت ديفوار - غانا - نيجيريا - مدغشقر - موزمبيق - تنزانيا - كينيا - الصومال .

ويهدف هذا الاتحاد الى تقوية الروابط العلمية والثقافية بين معاهد تلك الدول وتنسيق سياسات التعليم والتدريب ومنح الشهادات بينها تمهيداً للاعتراف المتبادل بتلك الشهادات ، كما يهدف الاتحاد الى رفع مستوى أعضاء هيئات التدريس وعقد الدورات اللازمة لتدريبهم واحاطتهم بأحدث التطورات فى تكنولوجيا النقل البحرى ويهدف اخيرا لتنظيم تبادل الخبرات والتعاون فى مجال البحوث .

ومنذ ان بدأ الاتحاد المذكور نشاطه ، فقد تمكن من عقد خمس ندوات دورية للمديرين وثمانية دورات لرفع مستوى الاساتذة ، كما اصدر عشر نشرات دورية وموسوعة تضم كافة المعلومات المتوفرة عن المعاهد الاعضاء ، كما اصدر طائفة من التوجيهات والخطوط العريضة لتنسيق سياسة التدريب والامتحانات ومنح الشهادات والاعتراف المتبادل بها . ولاشك ان الاتحاد ساعد على زيادة اواصر التعاون والتفاهم بين معاهد التدريب البحرى في افريقيا وبين تلك المعاهد وبين المنظمة البحرية الدولية.

ويأتى الاتحاد فى مقدمة المؤسسات الاقليمية التى تعنى بالتدريب البحرى فى افريقيا وهو يعطى نموذجا للتعاون فى مجال التدريب البحرى فى المناطق الاخرى من العالم .

وتسعى المنظمة البحرية الدولية لتعميم تجربة انشاء الاتحاد فى اقامة اتحادات مماثلة للمعاهد البحرية فى امريكا الجنوبية وفى جنوب اسيا وفى ربط تلك الاتحادات بالجامعة البحرية الدولية فى شبكة محكمة للتدريب البحرى الا ان هذا السعى لم يكلل بالنجاح حتى الآن(٢٣)

الخطوط العريضة لتنسيق سياسات التعليم البحرى فى افريقيا :

وضعت الامم المتحدة فى مقدمة اهداف معونتها لاتحاد معاهد التدريب البحرى فى افريقيا رسم خطوط عريضة للتنسيق بين سياسات المعاهد الأعضاء فى التدريب والامتحانات ومنح الشهادات. ولتحقيق هذا الهدف تم تكليف خبيرين من خبراء التعليم من المنظمة البحرية الدولية بزيارة الدول الافريقية الناطقة بالانجليزية وتلك الناطقة بالفرنسية للتعرف على نظم التعليم البحرى بها وقواعد منح شهادات الاهلية وتحرير مشروع مشترك للتوصيات والخطوط العريضة التى يقترحانها للتنسيق بين تلك النظم. وقد قام الخبيران المذكوران بالزيارات المطلوبة ، كما عقدا اجتماعات مشتركة للتنسيق بين وجهات نظريهما وتوصياتهما . وفى ديسمبر ١٩٨٩ ، عقدت لجنة خاصة مشكلة من ستة من مديرى المعاهد الافريقية اجتماعا فى الاسكندرية لدراسة توصيات ونتائج زيارات كل من الخبيرين المذكورين واستقر رأى هذه اللجنة على التوصيات الآتية:

* الاعتراف بمعادلة عدد من الشهادات التى تمنحها بعض المعاهد البحرية الافريقية المحددة بالشهادات المذكورة فى معاهدة التدريب ومنح الشهادات لعام ١٩٧٨ والمطالبة بضرورة تضمين الشهادات المعترف بها النص المقرر فى القاعدة رقم ٢/١ فى المعاهدة .

* استصدار تشريع بحرى حديث فى كل دولة لتنظيم اصدار الشهادات البحرية بواسطة السلطات البحرية المختصة فى كل دولة وفقا لنموذج اساسى متفق عليه .

* انشاء اربعة مراكز اقليمية لتقديم خدمات الامتحانات للدول الاعضاء عند الطلب وذلك فى الاسكندرية والجزائر واكرا وابيدحان . وانشاء بنك لاسئلة الامتحانات والاجابات النموذجية لخدمة المراكز المذكورة .

* انشاء لجنة فنية فى الاتحاد لتقييم ومعادلة البرامج والمناهج المختلفة المتبعة فى التدريب البحرى والامتحانات فى الدول المختلفة .

* اتباع خطوط عريضة محددة للتدريب البحرى على أساس القواعد الواردة فى الفصول ٢،٣ من معاهدة ١٩٧٨ للتقريب بين سياسات التدريب فى المعاهد المختلفة .

* اصدار كتب ومذكرات خاصة فى المواد الرئيسية فى التخصصين البحرى والهندسى لتوفير مراجع مشتركة للاتباع فى التعليم فى المعاهد المختلفة .

* المطالبة بمراجعة الحدود المحددة للملاحة المحدودة وللرحلات الساحلية على ضوء احكام معاهدة ١٩٧٨ مع مراعاة ما تم تقريره فى المعاهدة المذكورة من ان جميع الرحلات عدا تلك المنصوص عليها انها بجوار الساحل ، تستلزم شهادات اهلية غير محدودة بالنسبة لمنطقة الابحار .

هذا وقد عقد اجتماع دولى هام يحضره ممثلو المنظمة البحرية الدولية وممثلون من الدول الافريقية فى الاسكندرية فى نوفمبر ١٩٩١ لاعتماد تلك التوصيات وتبنى سياسة منسقة للتدريب البحرى واصدار شهادات الأهلية.

ومن دواعى الفخر ، ان افريقيا بدأت فى دراسة موضوع تنسيق سياسات التعليم بها قبل القارة الاوروبية الاكثر تقدما . وعلى العموم ، فان الدول الاوروبية تدرس حاليا امكانيات تنسيق سياسات التدريب البحرى بينها واتباع اساليب متشابهة فى اصدار شهادات الاهلية وقد نوقش هذا الأمر فى الاجتماع الذى عقده الاتحاد الدولى للمحاضرين البحريين فى بريمن ١٩٩٠ ، ولكن ينبغى ملاحظة ان معظم الدول الاوروبية ذات ماض عريق فى التدريب البحرى وان اساليب منح الشهادات الاهلية بكل منها تطور عبر سنوات طويلة بحيث اصبحت كل دولة اوروبية تعتز غاية الاعتزاز بالاسلوب المتبع بها ولن يكون من السهل التقريب بين سياسات الدول الاوروبية المختلفة واساليبها فى منح شهادات الأهلية. [٢٤]

<u>٧- الاكاديميات الاقليمية للتدريب البحرى فى افريقيا :</u>

انشئت فى افريقيا خلال العقدين الأخيرين عدداً من المعاهد الاقليمية للتعليم والتدريب البحرى بهدف التغلب على الصعوبات التى سبق شرحها وتتميز تلك المعاهد بصفة عامة بالمميزات التالية :

– مشاركة عدد من الدول الى جانب عدد من منظمات التعاون الدولية والوطنية فى مصروفات الإنشاء والتشغيل . وغنى عن البيان ان منظمات التعاون الدولى تفضل تقديم معوناتها الى معاهد اقليمية حتى يستفيد منها عدد كبير من الدول .

– امكان توفير اعداد اكبر من الافراد اللازمين لهيئات التدريس .

– امكان توفير اعداد كافية من الطلبة من الدول المختلفة المشتركة .

– عمل كوادر مناسبة للمرتبات لجذب اعضاء هيئة التدريس .

– امكان اقامة الورش والمحاكيات والمعامل الغالية الثمن .

وتنحصر المعاهد الاقليمية التى تم اقامتها فيما يلى :

١– الاكاديمية العربية للنقل البحرى : (الاسكندرية)

* تضم ٢٢ دولة عربية
* تقوم بتطبيق كادر الجامعة العربية على العاملين بها.
* كانت تتلقى دعما ماليا من معظم الدول المشتركة فيها.
* تم تدريب طلبة من نحو اربعين دولة بين جدرانها.
* تضم هيئة التدريس بها ١٢٣ عضوا منهم ٤٠ عضوا يحمل درجة الدكتوراه.
* على اتصال بكافة المنظمات الدولية والوطنية.
* على علاقة تعاون وثيقة مع الجامعة البحرية الدولية ومع الكليات البحرية فى المملكة المتحدة والولايات المتحدة الامريكية والمانيا والصين وكذلك مع الاتحاد الدولى للمحاضرين البحريين ومع المجلس الاعلى للجامعات المصرية ومع اتحاد المعاهد الذى يتبع نظام الساعات المعتمدة .

هذا وقد تلقت الاكاديمية العربية معونات ضخمة من المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الامم المتحدة للتنمية والوكالة اليابانية للتعاون الدولى والوكالة الامريكية للتنمية الدولية ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية .

٢– الاكاديمية الاقليمية فى اكرا :

* تضم خمس دول هى : الكاميرون وغانا وجامبيا وليبيريا وسيراليون .
* يتدرب بين جدرانها طلبة من اكثر من خمس دول .
* بها كادر خاص للعاملين افضل من كادر الحكومة الغانية .

* معظم اعضاء هيئة التدريس من دولة غانا بعد ان تم تدريبهم علـــى ايــدى بعثــة مصرية فى تخصصات الملاحة والهندسة والراديو .

* فرع الجامعة البحرية الدولية .

وقد اشتركت المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحـــدة للتنميــة والصنــدوق المصرى للمعونة الفنية لافريقيا فى تأسيس وتطوير تلك الاكاديمية .

٣- الاكاديمية الاقليمية لعلوم وفنون البحار : (بابيدجان) ABIDJAN

تضم سبع دول هي : كاميرون - ساحل العاج - توجـــو - الســنغال - جــابون - غينيا- زائير .

* بها طلبة من معظم الدول المشتركة فيها .

* بها كادر خاص بالمرتبات لفضل من كادر الدولة المضيفة .

* فرع الجامعة البحرية الدولية .

*بها امكانيات ضخمة من مساعدات التدريب تتمثل فى المحاكيات والمعامل والورش وسفن التدريب التى قدمتها الوكالة اليابانية للتعاون الدولى .

وقد ساهمت فى انشاء هذه الاكاديمية الى جانب الحكومة الايفوارية المنظمة البحريــة الدولية وبرنامج الامم المتحدة للتنمية ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية والوكالة اليابانية للتعاون الدولى والبنك الافريقى للتنمية الذى قام بتوفير المبالغ اللازمة لانهاء المرحلة الثانيــة لبنائها (٢٥).

هوامش البحث

١- Harbison, F.H, Human Resources as the wealth of Nations., N.Y. Oxford University press. 1973 P.3.

٢- Harbison. F., and Myers, C.A, Power and education, Country studies in economic Development. N.Y. 1956.P.

٣- د. محمد محروس اسماعيل ، اقتصاديات التعليم . دار الجامعات المصرية . اسكندرية ١٩٩٠ ص ص ٢١-٢٢ .

٤- راجع الجدول رقم ١.

٥- رونالد أيرينرج وروبرت سميث، ترجمة د.فريد بشير طاهر، اقتصاديات العمل. دار المريخ للنشر. الرياض، السعوديةز ١٩٩٤ ص ٣٤٨.

٦- راجع الجدول رقم ٢.

٧- د. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري. دار الجامعات المصرية. إسكندرية. ١٩٨٣ ص ص ٤٥٩ - ٤٦٢.

٨ - أنظر خريطة الموانى الأفريقية ص ١٢.

٩- لمزيد من التفاصيل عن الأسطول التجاري العالمي. راجع للباحث كتاب: السفينة وصناعة النقل البحري. دار المعارف ١٩٨٥ ص ص: ٢٠٠ - ٢٧٥.

١٠- Cap, Alexander Kovelev, the Development outlook of Maritime Shipping and ports of Africa. Journal of Arab Maritime Transport Academey .Vol. 7 No. 14 Jan . 1982 . P. 62.

١١- اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة - التقرير الاقتصادي عن أفريقيا ١٩٩٤. (أديس أبابا - مايو ١٩٩٤). ص ٣٦.

(١٢) Cap.Alexandria , op.cit.

(١٣) Unctadt. TD/B/C. 4/198,P.37

(١٤) Cap. Alexandria , op.cit.p.62

(١٥) Ibid

(١٦) لمزيد من التفاصيل عن أنشطة وإنجازات الأكاديمية العربية للنقل البحري - بالإسكندرية راجع النشرات والدوريات التي تصدرها الأكاديمية (الإسكندرية - ميامي).

(١٧) عميد / الفونس حبيب صادق - التعليم والتدريب البحرى فى افريقيا - بحث قدم الى المؤتمر الدولى الاول عن مشاكل النقل البحرى فى الدول النامية (٣١ اكتوبر - ١ نوفمبر ١٩٨٩ بالاسكندرية) .

(١٨) عميد / الفونس حبيب صادق . سكرتير عام اتحاد معاهد التدريب البحرى بافريقيا. مرجع سبق ذكره ص ص 3-4

(١٩) راجع: السفينة وصناعة النقل البحري للباحث. سبق ذكره.

(٢٠) عميد/ الفونس صادق - الامكانيات الاقليمية - للتدريب البحرى - بحث مقدم للمؤتمر الدولى الثانى عن: النقل البحرى فى الدول النامية (الاكاديمية العربية للنقل البحرى - مايو ١٩٩١ - الاسكندرية)

(٢١) تونس والجزائر والمغرب والسنغال وليبيريا وساحل العاج وغانا ونيجيريا .

(٢٢) المرجع السابق .

(٢٣) المرجع السابق ص ١٠

(٢٤) المرجع السابق ص ١١

(٢٥) المرجع السابق ص ص ١٢- ١٣